Mieux se déplacer en ville

Vers une meilleure qualité de vie

La contribution du secteur du transport public au développement durable
illustrée par les meilleures pratiques des signataires
de la Charte du développement durable de l'UITP

Union Internationale des transports Publics



Union Internationale des transports Publics (UITP)
Rue Sainte-Marie 6
B-1080 Bruxelles
Belgique

Tél: +32 2 661 31 90 ▪ Fax: +32 2 660 10 72
info@uitp.com ▪ www.uitp.com

Editeur responsable : Heather Allen

Des informations complémentaires sur les signataires de la charte peuvent être obtenues sur leur site Web et des informations plus détaillées sur les études de cas peuvent être trouvées sur Mob+, la base de données électronique de l'UITP.
Le mode d'accès à cette dernière est disponible sur le site Web de l'UITP www.uitp.com.

Cette brochure est imprimée sur du papier recyclé.

Dépôt légal: D/2005/0105/24
Mise en page: Little Blue Cat sprl
Imprimeur: JCB Offset

Table des matières

Manifestations internationales		Réaction de l'UITP
Rapport Bruntland - Notre avenir commun Apparition du terme 'développement durable'	1987	
Conférences des Nations Unies sur l'environnement 'Sommet de la Terre' - 100 leaders ont signé le Convention-cadre sur le changement climatique et adopté l'Agenda 21. Création de la Commission des Nations Unies pour le développement durable (CDD)	1992	
'Sommet de la Terre' + 5	1997	
	Avril 2001	L'UITP crée le groupe de travail Environnement international
	Mai 2002	Le groupe de travail de l'UITP est rebaptisé et son programme de travail étendu au développement durable
Sommet mondial sur le développement durable Commission des Nations Unies sur le développement durable	Août 2002	L'UITP fait partie de la délégation commune des chemins de fer et du transport public, stand commun à Ubuntu Exposition
CDD 11, réunions annuelles au Siège central de l'ONU à New York	Avril 2003	L'UITP y participe pour la première fois. Elle participe aussi à l'initiative de l'ONU 'Journée mondiale sans voiture'
	Mai 2003	Lancement de la Charte du développement durable de l'UITP à l'occasion du 55ème Congrès mondial avec les 33 premiers signataires Publication de 'Ticket pour l'avenir'
Convention-cadre des Nations Unies sur le changement climatique (CCNUCC)	Déc. 2003	Manifestation commune sur le transport organisée par l'UIC et l'UNIFE lors de la COP 9 [i]. Invitée à prendre la parole lors de la manifestation officielle de la CCNUCC 'Maîtriser les émissions produites par le transport'
	Jan. 2004	Premier séminaire de coaching et de formation de l'UITP, Bruxelles, Belgique
CDD 12 des Nations Unies	Avril 2004	Participation à la réunion annuelle
	Juin 2004	Participation à la réunion des Ministres du transport, de l'environnement et de la santé de l'OMS et au séminaire sur le développement durable
COP 10 de la CCNUCC	Déc. 2004	Manifestation commune sur le transport lors de la COP 10

EN COURS

[i] COP Conférence des Parties – Réunion annuelle du CCNUCC

Avant-propos du Président de l'UITP – L'UITP montre la voie

En 2003, l'UITP, en sa qualité de représentant international du secteur du transport public, décidait de montrer la voie en lançant, à l'occasion de son 55ème Congrès mondial, une charte du développement durable et en invitant les membres de l'association à y adhérer et à prendre un engagement volontaire et mesurable vis-à-vis d'elle.

Aujourd'hui, plus d'une centaine de membres ont adhéré à la Charte, ce qui nous permet de réunir des exemples de meilleures pratiques et de réalisations illustrant la contribution du transport public au développement durable. Le présent rapport – l'un des trois documents majeurs préparés en prévision du 56ème Congrès mondial 2005 de l'UITP [1] – se propose de décrire ces différentes réalisations.

Depuis le Sommet mondial du développement durable, la prise de conscience ainsi que la compréhension du problème se sont développées. Les catastrophes naturelles qui ont frappé le monde depuis, ont résonné comme un avertissement nous engageant à mettre un terme aux discussions et aux débats, et à passer à l'acte. L'opinion publique attend des gouvernements et des entreprises au service de la collectivité qu'ils apportent la preuve réelle de leur engagement.

De fait, le concept du développement durable a évolué. Auparavant axé exclusivement sur les préoccupations environnementales, il est devenu l'un des moteurs clés de l'activité économique. Le présent rapport démontre que l'application des principes du développement durable est non seulement vitale pour la préservation de l'environnement et la justice sociale, mais qu'elle se justifie également sur le plan économique. En effet, sous peine de le compromettre, il convient d'aborder le développement économique avec réalisme. Dans ce contexte, le transport, dans toute sa diversité, joue indubitablement un rôle important, et, compte tenu de l'urbanisation croissante de notre mode de vie, le transport public doit afficher plus clairement ses atouts et sa valeur.

C'est l'une des raisons majeures pour lesquelles l'UITP a décidé de prendre les devants et de créer sa Charte du développement durable. De fait, promouvoir une meilleure compréhension des nécessités, constater les progrès accomplis et développer les savoirs liés au développement durables à l'intention de nos membres sont autant de tâches qui se situent à présent au coeur de la mission de l'UITP et sont essentielles pour nous assurer un avenir durable.

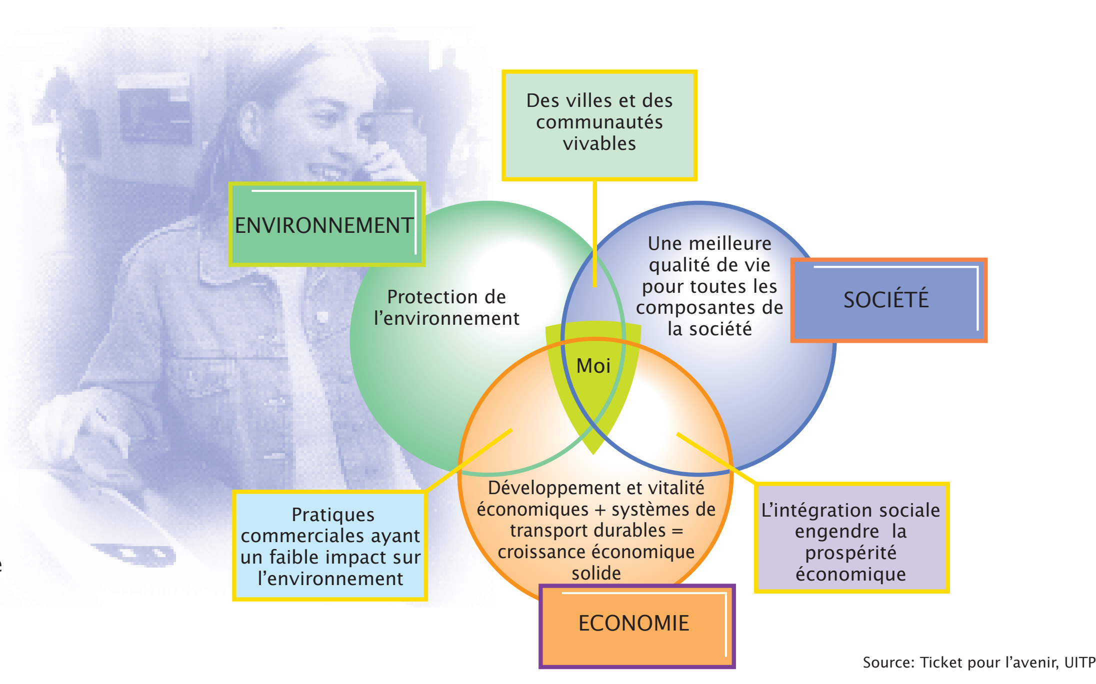
Wolfgang Meyer
UITP Président



Le concept de mobilité durable

“Vers une meilleure qualité de vie” est l’un des trois principaux rapports préparés pour le 56ème Congrès mondial de l’UITP qui se tiendra en 2005. « Le transport public en 2020 – De la vision à l’action” et “La mobilité dans les villes” complètent les informations figurant dans le présent rapport. De plus amples informations concernant les modalités pour obtenir ces publications de l’UITP sont disponibles sur le site Web de l’association à l’adresse suivante : www.uitp.com.

Le présent rapport ainsi qu’un résumé de 6 pages sont disponibles en anglais, en français, en allemand et en espagnol sur le site Web de l’UITP d’où ils peuvent être téléchargés gratuitement.



Source: Ticket pour l’avenir, UITP

La Commission Développement durable de l’UITP est un groupe international et multidisciplinaire composé de membres de l’UITP et de signataires de la Charte de l’UITP, qui, au sein leurs entreprises respectives, sont spécialisés dans la mise en œuvre du développement durable

Président:	Glenn Frommer, Sustainability Development Manager, MTR Corporation Ltd, Hong Kong
Vice-présidents:	Julie Hoover, Senior Vice President, Parsons Brinckerhoff, USA
	Eric Terrier, Quality Manager, Transdev, France

Groupes de travail de la Commission

Bilans et indicateurs durables

Président:	Michael Schemmer, Bombardier Transportation, Allemagne
Vice-président:	Jean Pierre Charrier, RATP, France

Initiative internationale sur la diversité

Vice-présidents:	Elaine Seagriff, Transport for London, Royaume-Uni
	Slyviane Delmas, RATP France

Membres de la Commission (juin 2005)

Antonietta Argili	ASSTRA, (Association italienne du transport public), Italie
Heloise Boyer	Keolis, France
Johan Nordgren	Svenska Lokaltrafikföreningen (Association suédoise du transport public)
William Tyson	Greater Manchester Passenger Transport Executive, Royaume-Uni
Ajay Singh	Metropolitan Transit Authority – New York City Transit, USA
Ulrich Weber	UITP EuroTeam

Membres correspondants

Rose Sheridan	APTA, American Public Transit Association
Michael Roschlau	CUTA, Canadian Urban Transit Association

Coordinatrice à l’UITP

Heather Allen	UITP

Liste des signataires de la Charte

Mise à jour septembre 2005

Une liste actualisée comportant également les signataires qui ont adhéré à la Charte lors du 56ème Congrès mondial est disponible sur le site Web de l'UITP.

Membres effectifs

- Alcan Inc.
- Alstom Transport, France
- Ansaldobreda S.p.A., Italy
- ATAC – Agenzia per I Trasporti Autoferrotramviari del Comune di Roma
- ATCM – Azienda Trasporti Collettivi e Mobilita, Modena, Italy
- ATM, Azienda Trasporti Milanesi SPA, Italy
- Azienda Perugina della Mobilità, APM, Italy
- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Berlin, Germany
- Bombardier Transportation, (Headquarters Canada)
- Communauté Urbaine de Nantes, France
- CONNEX, France
- Dresdner Verkehrsbetriebe, Germany
- Electricité de France (EDF), France
- FirstGroup plc, UK
- GMPTE - Greater Manchester Passenger Transport Executive, UK
- Hamburger Hochbahn, Germany
- HTM Personenvervoer N.V., The Hague, The Netherlands
- Keolis, France
- Knorr-Bremse Systeme Schienenfahrzeuge GmbH, Germany
- KVB – Kölner Verkehrs-Betriebe, Germany
- Land Transport Authority (LTA), Singapore
- Leipziger Verkehrsbetriebe, Germany
- Merseytravel, Liverpool UK
- Metro of Bilbao, Spain
- MTA New York City Transit, USA
- MTR – Mass Transit Railway Corporation Ltd., Hong Kong
- Oslo Sporveien, Norway
- Parsons Brinckerhoff, Australia
- Parsons Brinckerhoff, (Headquarters USA)
- Provincie Gelderland, Arnhem, The Netherlands
- Queensland Rail (QR), Australia
- RATP, Régie Autonome des Transports Parisiens, France
- Rheinische Bahngesellschaft AG, Germany
- Siemens Transportation Systems, Germany
- Stadtwerke Augsburg, Germany
- STIB, Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, Belgium
- TMB- Transports Metropolitans de Barcelona, Spain
- The Kowloon Motor Bus Co., (1933) Ltd. - KMB, Hong Kong
- Transdev, France
- Transport for London, UK
- Transports Publics Genevois, Switzerland
- üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG, Germany
- Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG), Germany
- Yarra Trams, Melbourne, Australia
- YTV Helsinki Metropolitan Area Council, Finland

Membres engagés

- Aare Seeland Mobil AG, Switzerland
- Action Authority, Canberra, Australia
- Azienda Napoletana Mobilità, ANM, Italy
- Brisbane Transport, Australia
- Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft, Germany
- Compagnia Trasporti Pubblici, Napoli, Italy
- Companhia Do Metropolitano De Sao Paulo, Brazil
- Connekt, The Netherlands
- Consorcio Transportes de Madrid, Spain
- Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián, Spain
- Ferrocarrils De La Generalitat de Catalunya, Spain
- Gauteng TCC, Johannesburg, South Africa
- Hampton Roads Transit, USA
- Helsingin Kaupungin Liikennelaitos - Helsinki City Transport HKL, Finland
- Istanbul Ulasim A.S., Turkey
- Lancashire County Council, UK
- Lohr Industrie, France
- Metro de Lisboa, Portugal
- Metrorex, Bucarest, Romania
- Metro Mondego, Coimbra, Portugal
- Mosgortrans State Unitarian Enterprise, Russia
- Moskovsky Metropoliten, Russia
- Münchner Verkehrsgesellschaft MVG, Germany
- Nexus, Newcastle, UK
- Queensland Transport, Australia
- Regionalverkehr Bern-Solothurn, Switzerland
- Scheidt & Bachmann, Germany
- SÉMITAG, Grenoble, France
- Skybus Super Shuttle, Australia
- Société de transport de Montréal (STM), Montréal, Canada
- Stadtbahn Saar GmbH, Germany
- Stadtwerke München GmbH
- Stuttgarter Strassenbahnen AG, Germany
- Syndicat mixte des transports en commun clermontois, France
- SYTRAL, Lyon, France
- TEC Liège-Verviers (TEC), Belgium
- Trambus, Italy
- Transport de l'agglomération de Montpellier, France
- Transpole - Transport en Commun de la Métropole Lilloise, France
- Verkehrsverbund Ost-Region GmbH, Vienna, Austria
- Vossloh Kiepe GmbH, Germany
- VVM De Lijn, Belgium
- Yapi Merkezi, Turkey
- Wiener Linien, Vienna, Austria

Membres associatifs



- ANTP, Brazilian Public Transport Association
- APTA, American Public Transit Association
- ASSTRA, Italian Public Transport Association
- CPT, Confederation of Passenger Transport, UK
- CUTA, Canadian Urban Transit Association
- SLTF, Swedish Public Transport Association
- UNIFE, European Rail Supply Industry Association
- URTP, Romanian Public Transport Association
- UTP, Union des Transports Publics, France
- VDV, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Germany



Bangkok, Thailande

Le développement durable mondial signifie une réduction de la fracture de mobilité entre les différentes couches sociales et entre les pays les plus riches et les moins riches.

Des développements globaux

"Pendant de nombreuses années, les gouvernements ont massivement subventionné des modes de transport et des sources d'énergie non durables qui ont généré une croissance proportionnée de la demande et un impact de plus en plus désastreux pour l'environnement de la planète. Dans ces deux secteurs, les solutions tant locales que globales qui seront apportées à ces problèmes doivent à présent s'appuyer sur une réorientation fondamentale en direction d'une réduction de la consommation et d'un transfert des subventions publiques vers la promotion de politiques, de stratégies et de technologies énergétiques et de transport durables, et vers le soutien ciblé des secteurs défavorisés et à faible revenu dans tous les pays".

Commission des Nations Unies pour le développement durable, 2001

La maîtrise des paradoxes

L'un des traits dominants de l'économie mondiale est le souhait quasi universel d'améliorer le niveau de vie. La notion de progrès matériel et les attentes dont il fait l'objet, sont inhérentes au principe du développement économique. Le monde de demain sera non seulement plus peuplé mais ces nouveaux habitants voudront avoir un niveau de vie plus élevé et seront dès lors plus exigeants en termes de mobilité.

Les approches traditionnelles prévalant dans le domaine des échanges commerciaux et des prestations de services doivent changer. Cette évolution nécessaire est le résultat de l'intensification du mouvement de libéralisation, de dérégulation et de privatisation, ainsi que d'autres facteurs comme l'influence actuelle des marchés financiers, le vide du pouvoir politique et l'intensification de la concurrence. De plus, les technologies de l'information et de la communication génèrent des valeurs et des attentes différentes qui se répandent plus rapidement que jamais.

Dans le monde actuel, ces tendances doivent être conciliées avec des critères sociaux, écologiques et culturels de façon à créer un nouvel environnement permettant d'équilibrer les intérêts commerciaux et le bien public.

Les entreprises prospères du 21ème siècle seront celles qui parviendront à concilier habilement ces objectifs dissemblables en apparence. Elles pourront créer un équilibre plus performant entre compétitivité élevée, profits à court terme et objectifs du développement durable à long terme.

Un monde fragile mais équitable

L'urbanisation croissante du monde et la croissance économique proportionnelle des villes sont deux constantes du développement social et économique actuel. L'on prévoit qu'en 2020, 80% des habitants de la planète vivront en milieu urbain. Or, le fossé qui sépare les riches et les pauvres, loin de se réduire, semble au contraire s'élargir.

Dans les pays en développement, la rapidité avec laquelle les populations émigrent des campagnes vers les villes, met à rude épreuve les infrastructures et les services de ces dernières. De plus, la plupart des villes de ces régions ne se développent pas selon un schéma compact favorisant les densités élevées, mais se muent en agglomérations multimodales, tentaculaires, hétérogènes, et de faible densité dotées de structures non traditionnelles, une évolution qui représentent de nouveaux défis pour les gouvernements et les sociétés de ces pays. Or il faut guider ces villes afin qu'elles se développent harmonieusement tout en contribuant à la stabilité globale.

Les villes sont des pôles de croissance économique et d'emplois où se concentre l'essentiel du pouvoir et des richesses d'une nation. Cette situation génère des défis différents selon qu'il s'agit de pays industrialisés ou d'économies en développement. En Europe, les agglomérations urbaines génèrent entre 75 à 85% du produit national brut du continent.

A l'heure actuelle, les pays en développement fournissent encore la plus grande partie des matières premières nécessaires aux industries et aux consommateurs du monde industrialisé, mais cet équilibre va se modifier dans l'avenir. D'ici à 2020, l'équilibre des forces et des richesses sera différent de ce qu'il est aujourd'hui. Il est peu probable que les promesses de réduction de la pauvreté, d'accès à l'eau et d'éducation contenues dans les objectifs des Nations Unies pour le millénaire [2] puissent être tenues d'ici à 2015 ou même, à 2030. Aujourd'hui, 70 à 80% des ressources mondiales sont consommées par 20% de la population mondiale, preuve éclatante du déséquilibre actuel des schémas de production et de consommation.

La revalorisation et la réévaluation de la société et la renaissance des villes sont donc essentielles pour rééquilibrer la répartition des richesses entre les populations plus jeunes et à croissance rapide des pays en développement et les populations vieillissantes du monde développé.

Le développement pour les générations futures

Au cours de la dernière décennie, le développement durable, concept ésotérique à l'origine, s'est mué en un principe de management qui jouera un rôle clé dans la politique des gouvernements et des entreprises à venir. Reflétant cette évolution, une nouvelle définition du développement durable est apparue:

Le développement durable a pour but d'assurer à tous une meilleure qualité de vie, maintenant et pour les générations à venir [3]

Il ne fait aucun doute que le secteur du transport devra relever des défis importants pour atteindre un quelconque niveau de développement durable à court ou à moyen terme et ce, tant dans les pays industrialisés que dans les nations en développement. Les espoirs de voir les technologies remédier aux nombreux inconvénients liés au développement de la mobilité individuelle, ne se sont tout simplement pas concrétisés au cours des 30 dernières années et pire encore, tout porte à croire que ce ne sera pas non plus le cas dans un avenir prévisible.

A mesure que la population des villes s'accroît, ces dernières deviennent des noyaux de pollution, d'air vicié et de congestion entravant la mobilité. Aussi, pour développer, les villes doivent impérativement relever le défi du transport et créer les communautés durables qui garantiront leur prospérité future.

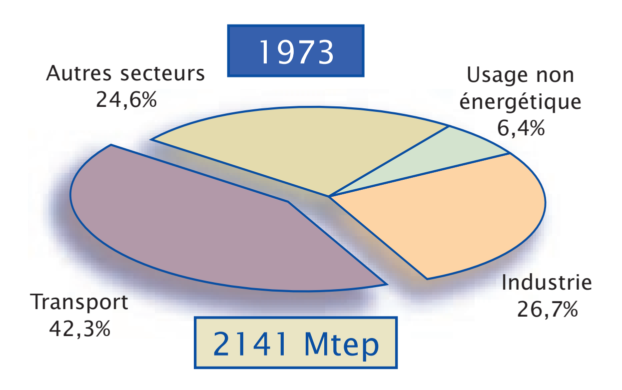
La prise de conscience du développement durable et l'intérêt accru dont il fait l'objet dans le monde entier obligent les gouvernements et les industries à prendre en considération les priorités suivantes:

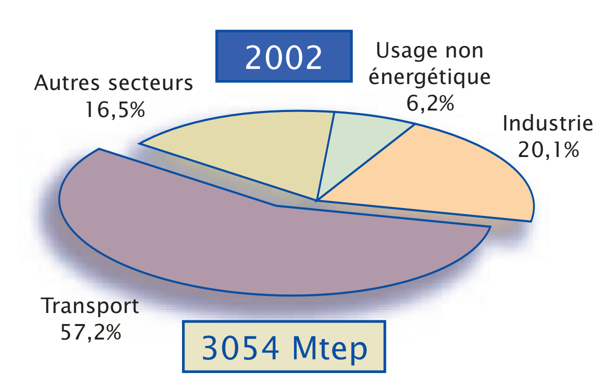
- Préoccupations environnementales comme le changement climatique, l'énergie, la dégradation des sols, en particulier en zone urbaine, la qualité de l'air, l'accès à l'eau potable et l'épuisement des ressources naturelles;
- Santé des populations et risques liés à l'exposition généralisée à la pollution ainsi qu'à d'autres substances toxiques présentes dans l'air, accidents et risques accrus d'obésité liés au manque d'exercice physique;
- Inquiétudes socio-économiques au sujet de la croissance démographique mondiale, particulièrement forte dans les agglomérations urbaines, désintégration du tissu social résultant de la disparition des modes de vie traditionnels et générant des besoins de déplacement plus complexes, fossé croissant entre les revenus des riches et des pauvres, attentes en matière de qualité de la vie alimentées par les médias et l'accès à l'information.

Les préoccupations environnementales et l'utilisation des ressources, considérées sous l'angle du changement climatique et de l'utilisation des sources d'énergie, représentent aujourd'hui l'un des dossiers majeurs des programmes de gouvernements partout dans le monde. Or, cela fait plus de 30 ans (depuis le Sommet de la Terre de Rio en 1990 et la crise pétrolière des années 70) que ces questions sont 'sur la table' des organisations internationales afin d'y être débattues et des actions décidées. Ce n'est qu'au cours des quelques dernières années que des progrès majeurs ont été accomplis. Deux mécanismes importants permettront de faire avancer ce dossier: le Système européen d'échange des droits d'émission, opérationnel depuis janvier 2005, et le



La consommation d'énergie dans le monde aujourd'hui et demain





Mtep : Million de tonnes équivalent pétrole

Source : Agence internationale de l'énergie

Protocole de Kyoto, entré en vigueur en février de la même année.

Les prévisions concernant le secteur du transport dans son ensemble sont peu optimistes. Aujourd'hui, 95% du secteur dans son ensemble dépend des carburants fossiles et il est probable que cette situation ne changera pas dans un avenir prévisible. De plus, les infrastructures de transport sont, pour la plupart, soumises aux aléas du changement climatique. Des infrastructures clés relient des régions économiques, souvent le long des zones côtières, ou sont enfouies dans le sous-sol dans les grandes villes, ce qui les expose à un changement du niveau de la mer ainsi qu'aux inondations soudaines provoquées par des instabilités climatiques subites. Comme les engagements contractés par les Etats vis-à-vis du protocole de Kyoto ont à présent force de loi, la réduction des émissions de CO2 est devenue une priorité majeure.

L'une des conséquences majeures de la mondialisation est la prise de conscience croissante de l'interdépendance et de l'interconnexion des habitants de la planète. Considéré sous cet angle, le développement considérable de la mobilité est à l'heure actuelle l'une des manifestations les plus immédiates de la mondialisation.

La mobilité et donc, la mobilité durable, constituent, tant dans les pays développés que dans les pays en développement, l'une des facteurs majeurs de la croissance économique future et donc, de la stabilité sociale et de la préservation de l'environnement. En tant que prestataires de mobilité, les opérateurs et les autorités organisatrices de transport public jouent naturellement un rôle clé. Il ne suffit pas que le transport public soit plus efficace en termes de consommation énergétique, plus propice à l'intégration sociale et plus économe en espace que la voiture particulière. C'est pourquoi l'UITP et ses membres se sont également engagés à faire en sorte que la prestation des services de transport soit aussi durable.

La Charte UITP du développement durable exige de ses signataires qu'ils établissent chacun un bilan des performances environnementales, sociales et économiques de leur entreprise, afin de mettre en évidence l'engagement du secteur dans ce domaine.

Un ensemble global de valeurs

Les six objectifs suivants peuvent être considérés comme un cadre susceptible de servir de base à une initiative globale destinée à rendre durables les systèmes de transport du monde entier:

- Réduire les émissions classiques ainsi que les nuisances sonores liées au transport de façon à ce qu'elles ne constituent pas un sujet de préoccupation majeur pour la santé publique dans le monde;
- Limiter les émissions de gaz à effet de serre produites par le transport à des niveaux tels qu'ils ne compromettent pas le climat;
- Réduire de façon significative le nombre de tués et de blessés sur les routes;
- S'occuper du problème de la congestion et réduire les embouteillages;
- Réduire la fracture de mobilité entre les différentes couches sociales et entre les régions les plus riches et les plus pauvres;
- Améliorer l'accès à la mobilité pour toutes les couches sociales afin de leur permettre d'accéder aux soins de santé, à l'enseignement et à l'emploi.





Présentation des enjeux majeurs pour le secteur

La complexité croissante de la législation, la mondialisation et la libéralisation des marchés alliées aux pressions grandissantes du corps social confrontent les entreprises, de quelque nature qu'elles soient, à un nombre sans cesse croissant de risques qu'elles doivent apprendre à jauger et à gérer. Les entreprises performantes s'appuient sur leurs relations avec les parties prenantes en général, et avec leurs clients, collaborateurs et investisseurs en particulier, car c'est en exploitant ce potentiel que la valeur se crée.

Le développement durable est le produit complexe de diverses valeurs partagées comme la préservation et l'équité environnementales, la justice sociale, la croissance économique saine, l'implication des parties prenantes et l'adoption d'une perspective globale. Dans le monde d'aujourd'hui, l'inquiétude croissante du grand public au sujet de la pollution l'amène à exiger de plus en plus fermement que les entreprises adoptent un comportement responsable, c'est-à-dire intègrent des valeurs et des activités nouvelles qui sont traditionnellement l'apanage des autorités.

En tant que transporteurs et employeurs importants, les acteurs du transport public sont en contact quotidien avec le public. Ils sont de plus en plus conscients de la nécessité de trouver des moyens innovants pour gérer et influencer les attitudes et les analyses de toutes leurs parties prenantes, c'est-à-dire, notamment, de leurs clients, collaborateurs, fournisseurs ou investisseurs, issus tant de la sphère politique que des milieux commerciaux. Cela implique de créer la confiance et d'établir des relations positives porteuses d'avantages à court, moyen et long terme.

Le marché et son environnement actuel

Tendances et stimuli actuels

- Mondialisation
- Législations et réglementations
- Evolution des attentes de la société
- Risque de remise en cause des licences d'exploitation
- Renforcement des processus de gouvernance des entreprises
- Développement de la chaîne de valeur des produits et services
- Accès à l'information et à la désinformation
- Attirer, conserver et motiver les collaborateurs

Réactions - Actions visant à renforcer les performances d'une entreprise au regard du développement durable

- Cerner le contexte des actions nécessaires
- Hiérarchiser et définir les orientations stratégiques
- Répartir les responsabilités et fixer les objectifs
- Leadership et gouvernance
- Évaluation et suivi des résultats
- Evaluer, tirer les enseignements et corriger
- Relations avec toutes les parties prenantes
- Bilan des performances

Avantages et valeur ajoutée

- Démonstration des performances
- Valorisation des actifs incorporels p. ex. réputation, image et valeur de la marque
- Perspectives de croissance
- Réduction des coûts
- Renforcement des relations avec les partenaires et des alliances
- Motivation des collaborateurs
- Amélioration des processus décisionnels
- Amélioration de la confiance et de la crédibilité dans les relations avec les décideurs, clients et fournisseurs

Source: basé sur le GEMI [4]

Cet objectif est l'un des motifs les plus fondamentaux de l'engagement dans le développement durable, et il est présent dans tous les secteurs d'activité. On a constaté, au cours des vingt dernières années, une augmentation significative du nombre d'entreprises qui se sont engagées publiquement à faire rapport sur leurs performances environnementales et sociales au même titre qu'elles l'avaient fait jusqu'alors pour leurs activités économiques. S'il y a vingt ans à peine, le terme 'développement durable' n'avait aucune signification particulière, la fourniture de services et la contribution au bien public ont toujours été les moteurs du bon fonctionnement du transport public, et la performance économique de ce dernier est indissociable de ces deux objectifs.

Un certain nombre de facteurs ont largement contribué à faire prendre conscience aux entreprises de la nécessité d'être plus responsables et plus transparentes. Les débats actuels sur les performances et le développement durable influencent la valeur d'une entreprise dans la mesure où ils:

- stimulent la loyauté et la crédibilité;
- accroissent l'efficacité grâce à une meilleure compréhension du potentiel représenté par les aspects environnementaux et sociaux de ses activités;
- incitent toutes les parties prenantes internes et externes de l'entreprise à s'efforcer d'atteindre les objectifs de rendement et d'objectifs stratégiques de cette dernière.

Les compétences clés des entreprises de demain

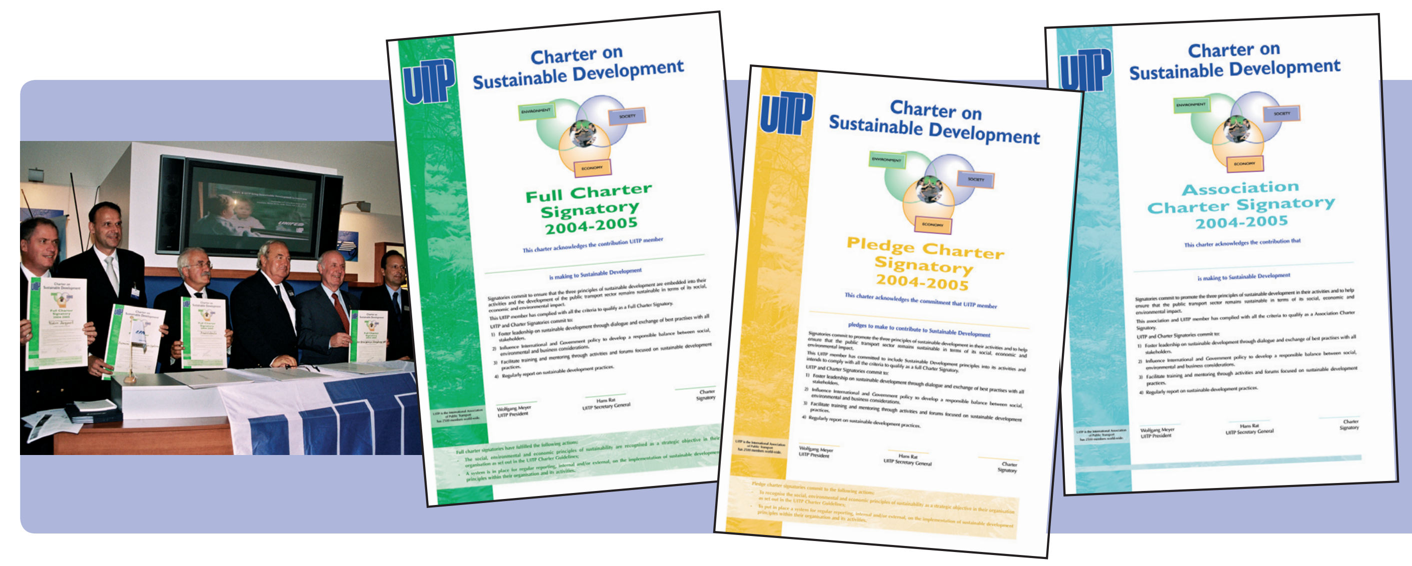
Le développement durable est un moyen et non un but. Il se fonde sur de nouvelles valeurs ou, en tous cas, des valeurs différentes de celles des entreprises traditionnelles. Il a été beaucoup question, ces dernières années, de la nécessité pour les entreprises d'adopter une approche plus globale de la création de valeur. Il s'agit non seulement d'adopter une perspective plus commerciale mais aussi d'agir de façon responsable et de rendre service à une communauté, ce dernier objectif étant précisément l'une des valeurs de base du transport public.

Nouveaux impératifs commerciaux

On admet généralement que les nouveaux impératifs commerciaux sont les suivants:

- Gestion de la réputation
- Gestion du risque
- Motivation et satisfaction du personnel
- Innovation et apprentissage
- Accès aux capitaux
- Performance financière

Le centre de gravité du transport public se déplaçant de la technologie vers le service à la clientèle, la prise en compte de ces six impératifs dans le contexte de la mise en oeuvre du développement durable contribuera à la requalification du secteur comme un acteur clé des économies dynamiques et à la construction de communautés stables.



Les membres de l'UITP sont invités à s'engager volontairement en faveur du développement durable en tant que signataires effectifs, engagés ou associatifs.
Les signataires effectifs peuvent inviter leurs fournisseurs non affiliés à l'UITP à signer la Charte en tant 'signataires de soutien' afin d'assurer la couverture du cycle complet du produit ou du service concerné.

Nouveaux rôles et compétences nouvelles

Cette mutation implique toutefois d'encourager la diffusion de compétences nouvelles au sein des entreprises et institutions traditionnelles de transport public. Lorsqu'elles sont multidisciplinaires, les équipes de projet sont mieux à même d'imaginer des solutions globales. Elles permettent également de réduire les tensions entre les parties prenantes et/ou les unités ou départements internes des entreprises qui doivent collaborer sur des projets complexes ou pour fournir des services.

Plus d'une centaine de membres de l'UITP représentatifs des operateurs publics et privés, des autorités organisatrices, des services et des constructeurs ont signé la Charte du développement durable et se sont engagés à faire du développement durable un objectif stratégique

Leadership et régence

Un leadership solide, une régence performante et de bonnes relations avec les parties prenantes sont essentiels pour mettre en oeuvre les principes du développement durable. La mise en place de processus permanents et rationnels destinés à améliorer les performances aident à cibler les bilans ainsi que le suivi des performances. La Charte invite tous ses membres à adopter ces pratiques. Ce rapport sert de base pour évaluer les performances du secteur en termes de développement durable. Les signataires effectifs doivent apporter la preuve de leurs performances dans les domaines environnementaux, sociaux et économiques.

La présence d'un leadership déterminé et engagé est vitale pour diffuser les bons messages et communiquer sur ce thème au sein de l'entreprise. Il est demandé à tous les signataires effectifs de fournir une lettre signée par le président de l'entreprise ou par des membres de son conseil d'administration, et précisant que le développement durable est un objectif stratégique de l'entreprise. Ce leadership définit également les attentes et la responsabilité, tandis que la bonne gouvernance a pour but de veiller à la mise en oeuvre de l'engagement.

L'engagement de l'UITP

L'UITP a organisé une série de séminaires internationaux de coaching et de formation au cours desquels les signataires de la Charte ont assisté les autres catégories de signataires de leurs conseils. Des séminaires de formation interactifs ont déjà eu lieu à Bruxelles, Hong-Kong, Brisbane, Montréal et Naples en 2004-2005. D'autres sont prévus dans le cadre du cycle 2005-2007 de l'engagement vis-à-vis de la Charte. Ils seront davantage axés sur les besoins locaux. La Commission du Développement durable de l'UITP a créé de nouveaux groupes de travail chargés d'examiner les trois thèmes suivants : création d'un ensemble d'indicateurs internationaux pour l'établissement de bilans de développement durable ; la diversité et les compétences non traditionnelles au sein du transport public ; et la contribution du transport public à la prévention du changement climatique permanent. Les conclusions de ces réunions ainsi que d'autres informations sont accessibles sur le site Web de l'UITP à l'adresse suivante : www.uitp.com



La perspective de l'investisseur

Tous les acteurs du transport public doivent avoir accès aux capitaux et aux financements. Or tous les investisseurs, qu'ils soient institutionnels, privés ou publics, posent de plus en plus souvent des questions qui dépassent le cadre des informations financières traditionnelles. Ils s'intéressent de plus en plus à la réputation de l'organisation, à sa gestion du risque ainsi qu'à la capacité de la direction à exploiter correctement les valeurs fondamentales de l'entreprise.

Dans l'environnement concurrentiel actuel, la communication d'informations autres que financières n'est pas chose aisée. Il est, en effet, plus difficile d'évaluer les valeurs et actifs immatériels en francs et en centimes. Ces actifs sont la satisfaction de la clientèle, l'assiduité et le renouvellement du personnel, la réputation de l'entreprise sur le marché et auprès des autres parties prenantes, ainsi que la capacité à innover et à expérimenter de nouvelles technologies. La stratégie et les politiques menées par les entreprises dans ces domaines doivent être communiquées aux investisseurs et aux analystes.

Il existe plusieurs indices boursiers qui jaugent les entreprises sur base de leurs réalisations en matière de développement durable. Les plus connus sont le *Dow Jones Sustainable Index* (USA) et le *FTSE4GOOD* (Royaume-Uni). Ils sont de plus en plus populaires auprès des conseillers en investissements car ils se sont mieux comportés que les indices classiques lors des récents chocs boursiers qui ont secoué les places financières mondiales.

Le *Dow Jones Sustainability Index* (DJSI) se fonde sur cinq indicateurs pour lesquels les entreprises doivent être plus performantes que leurs consoeurs traditionnelles, ce qui leur permet d'être cotées au DJSI:

- Technologie innovante et efficace
- Critères de gouvernance développés
- Bonne rentabilité pour les actionnaires
- Position dominante dans leur secteur
- Engagement en faveur du bien-être social

La gestion des risques et la capacité d'équilibrer les handicaps et les opportunités potentielles, combinées avec la capacité d'une entreprise à relever les défis présents et à venir, sont évaluées par les investisseurs et doivent être clairement démontrées par la direction.

La réputation est un atout précieux – 96% de la valeur de Coca Cola et 84% de celle d'American Express sont composés d'éléments intangibles comme la réputation, le savoir ou l'image de la marque [5].

Ce que cherchent les investisseurs et les analystes dans une entreprise

La performance globale d'une entreprise est jugée en fonction:

- de l'ensemble des risques ;
- de la capacité d'aborder les risques ;
- du discernement de la direction et de sa capacité à réagir de façon opportune et efficace.

Cela signifie qu'aujourd'hui, le marché ne considère plus seulement les risques financiers mais aussi les risques sociaux et environnementaux qui leur sont liés [6] ainsi que les processus mis en place pour les gérer.

Queensland Rail *(QR), l'une des 100 premières sociétés australiennes en termes de recettes, s'est vu attribuer la note AA pour le critère 'Réputation de l'entreprise' (RepuTex 2003), une notation qui traduit des performances élevées en termes de responsabilité sociale, de cadre de travail positif et d'approche proactive en matière d'implication dans la vie de la communauté. En 2003, elle a été classée quatrième pour sa performance environnementale (c'est-à-dire en tête de toutes les entreprises publiques) et première dans le secteur du transport. QR est l'une des quatre entreprises qui est demeurée dans le 'top ten' depuis la création de l'indice des performances en 2000.*

MTR Corporation Ltd *Hong-Kong et* **First**, *Royaume-Uni sont deux signataires de la Charte cotés au DJSI et au FTSE4GOOD. MTR a surpassé l'indice Hang Seng de 11% en 2003.*

MTR, Hong-Kong ou la gestion du risque comme stratégie clé de durabilité. MTR a mis en oeuvre un système de gestion du risque étendu à l'ensemble de l'entreprise. Les risques clés sont considérés sous l'angle environnemental, social et économique. Les risques sont répertoriés puis hiérarchisés en fonction de leur ampleur (c'est-à-dire de leur fréquence et de leurs conséquences). Un portefeuille de risque commercial peut alors être établi et géré. Une fois les principaux risques commerciaux identifiés, des responsables sont désignés et des mesures d'atténuation sont décidées avec pour objectif, soit de tirer parti d'une opportunité, soit de transférer ou d'atténuer le risque. Le système, ses orientations, ses procédures et son mode d'emploi sont revus chaque année, le bilan de durabilité de l'entreprise constituant le rapport final.

Une fois les risques identifiés, MTR utilise le questionnaire élaboré par Strategic Asset Management (SAM) pour l'Indice de durabilité du Dow Jones afin d'analyser le coût de la gestion du risque dans le cadre de son système d'évaluation des coûts par secteur d'activité. Le coût de gestion des risques clés (assurer la sécurité des usagers, maintenir la fréquentation, former et conserver un personnel compétent et motivé, et assurer la conformité avec les règles environnementales et l'amélioration de l'environnement) s'est élevé à HK$ 292 millions en 2003 et HK$ 299 millions en 2004. A titre de comparaison, MTR a investi HK$ 135 millions par an en 2004 dans son programme de gestion des actifs immobilisés.

STIB/MVIB *– la Société de Transports Intercommunaux de Bruxelles, Belgique prend au sérieux son engagement à la Charte de l'UITP. En 2004, une coordinatrice Environnement-Développement durable a été recrutée au sein de la direction des Etudes Générales et Stratégiques.*

Une cellule spécifique "environnement" a été créée et un éco-conseiller a été recruté à temps plein. 3 autres personnes collaborent au travail de cette cellule. De nouveaux indicateurs de développement durable ont été intégrés en 2004 aux tableaux de bord de l'entreprise. D'un point de vue environnemental, sept thématiques sont identifiées: air, bruit, eau, déchets, énergie, management environnemental et sol. Ces indicateurs mesurent notamment le pourcentage densités concernés par une politique de tri des déchets, le pourcentage de stations de métro ayant fait l'objet d'un traitement acoustique, le nombre de bus propres (en regard de l'arrêté régional du 3 juillet 2003) ou encore le nombre de sites assainis et le coût de cet assainissement.
A côté de ces indicateurs environnementaux, la STIB a également développé une série de nouveaux indicateurs sociaux et sociétaux comme le nombre d'heures de formation dispensées ainsi que le nombre de lignes par mode accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Keolis *est une société privée détenue conjointement par 3i, un fonds d'investissement britannique et la SNCF. Elle est actuellement présente sur les marchés français, anglais, suédois et canadiens, où elle exploite tous les modes de transport public. En 2007, Keolis envisage une cotation en Bourse.*

Les Nouvelles Régulations Economiques s'appliquant aux entreprises françaises cotées en Bourse obligent ces dernières à publier un bilan annuel des performances sociales et environnementales. Keolis publiera son premier bilan de développement durable en 2005 et fera de même les années suivantes. Comme le fonds 3i est coté dans l'indice durable du Dow Jones, ce bilan servira à satisfaire les attentes de ses investisseurs souhaitant un engagement de même niveau vis-à-vis du développement durable, un atout particulièrement important lorsque de nouveaux investissements sont nécessaires. http://www.keolis.com/





Les valeurs globales dans leur contexte

De nos jours, aucune agglomération urbaine au monde ne peut fonctionner correctement sans transport public. Dans ces zones fortement peuplées, les transports individuels ne peuvent que servir de complément à un transport public collectif de grande capacité. C'est pourquoi le transport public constitue l'une des charnières de la mobilité urbaine durable et fait partie intégrante du développement durable global. Les défis globaux du transport doivent être traités de l'intérieur du secteur, comme le prévoit la Charte, ainsi que dans le cadre plus général des actions globales, régionales et locales. Les réponses apportées par le secteur à ces valeurs-cadre peuvent être illustrées par des exemples fournis par les signataires de la Charte.

Réduire les nuisances sonores et les émissions classiques liées au transport publique

Des recherches médicales ont montré que les particules véhiculées par l'air étaient extrêmement dangereuses pour tous et en particulier, pour les jeunes enfants et les personnes âgées. Les crises d'asthme, les maladies respiratoires, les crises cardiaques et les décès prématurés comptent parmi les problèmes de santé publique les plus graves et tous sont intimement liés aux rejets polluants du trafic. Heureusement, il existe des technologies permettant de purifier les gaz d'échappement des moteurs et l'utilisation de carburants plus propres permet de neutraliser la plupart des émanations nocives pour la santé. En revanche, ces risques demeurent un défi majeur pour dans les pays en développement dont le parc automobile est très polluant et ne dispose pas encore d'essence non plombée ou de diesel à faible (ou très faible) teneur en soufre. En outre, les cycles de maintenance n'y

Nantes, France

La Communauté Urbaine de Nantes *a placé le développement durable au centre de ses préoccupations. Son Plan de mobilité urbaine 2000-2010 (PDU) attribue la priorité la plus élevée à la recherche d'un équilibre entre la voiture particulière et les autres modes de transport, et vise à ramener la proportion des déplacements effectués en automobile de 57 % en 1997 à 50 % en 2010 et porter celle des transports publics à 18 %. Le plan met également l'accent sur la limitation des déplacements automobiles, le développement du réseau de transport public et celui de l'usage de la bicyclette et de la marche à pied. Les objectifs définis par le Conseil du Grand Nantes trouvent un écho au-delà de ses frontières du fait de sa participation au projet communautaire Vivaldi relatif aux stratégies pour un nouveau transport urbain propre.* [7]

sont pas optimaux pour de nombreux véhicules, ce qui les amène à polluer davantage qu'ils ne devraient. Quant à l'installation de filtres à particules ou à fumées noires sur les autobus, elle n'entre tout simplement pas en ligne de compte dans de nombreux pays.

En Europe, aux Etats-Unis et au Canada, des progrès substantiels ont été accomplis sur le plan de la qualité de l'air en milieu urbain et les concentrations de PM10[8], de NOx[9] et d'autres substances génératrices d'ozone sont généralement en diminution même si des 'points noirs' subsistent et l'augmentation globale du trafic vient, dans une certaine mesure, compenser ces avancées. La situation est différente dans la plupart des villes des pays en développement où les concentrations de ces substances polluantes sont en augmentation, touchant un nombre croissant de personnes et provoquant des problèmes de santé importants.

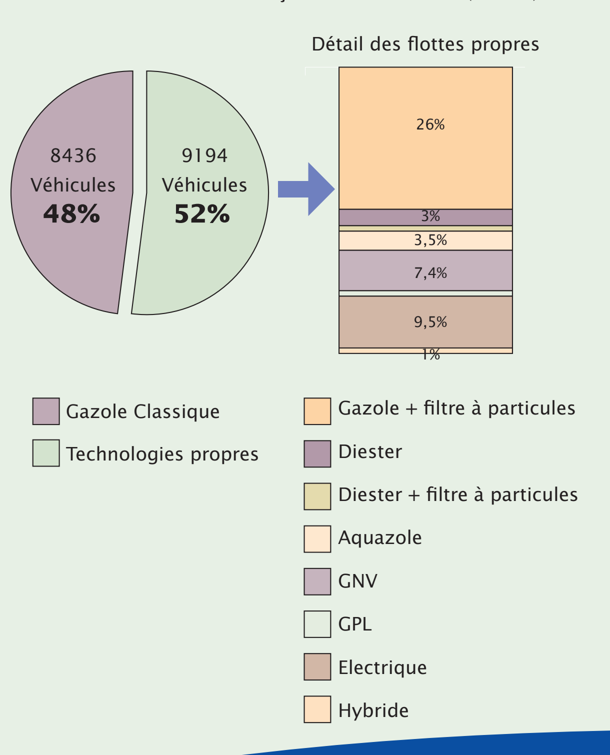
Les signataires de la Charte possèdent les flottes de véhicules les plus propres au monde. Cependant, l'Europe a besoin de mesures plus rigoureuses afin de se conformer à la Directive européenne[10] sur la qualité de l'air entrée en vigueur en janvier 2005. Ce document impose des valeurs-limites pour les concentrations de dioxyde de soufre, de dioxyde et de monoxyde d'azote, de particules et de plomb dans l'air. Les agglomérations urbaines ne peuvent dépasser des limites strictes en matière de qualité de l'air pendant plus de 35 jours par an.

Tous les signataires de l'UITP s'efforcent de doter leurs flottes de transport de technologies propres. Les exemples suivants, pris hors de France, démontrent que le problème est pris au sérieux par tous les réseaux quelle que soit leur importance.

- **ATM**, *Milan[11], aura réduit ses émissions de particules de 90% d'ici à 2006*
- **BVG**[12], *Berlin expérimente de nouveaux filtres permettant de réduire à la fois les émissions de Nox et les nuisances sonores produites par ses autobus*
- **STIB/MVIB**[13] *aura remplacé 28% de sa flotte de bus d'ici à 2006, ce qui la rendra propre à 80%. Un programme de 3 millions € qui prévoit l'installation de filtres à particules, permettra de réduire les émissions au niveau local et d'améliorer la qualité de l'air à Bruxelles*
- *VVM Vlaamse Vervoermaatschappij* **De Lijn**, *en Flandre, Belgique a accéléré le processus de renouvellement de sa flotte si bien qu'aujourd'hui, 67% de ses autobus sont conformes à la norme EUR IV.*

La qualité de l'air à Manchester, Grande-Bretagne
La **Greater Manchester Public Transport Authority (GMPTE[14])** *veut que le transport public contribue à résoudre les problèmes de qualité de l'air rencontrés par l'agglomération. En 2004, il s'est attaché à étendre son réseau de tramway Metrolink; les tramways ne produisant aucune pollution sur le plan local.*
Les conditions des contrats d'exploitation des lignes d'autobus ont été modifiées de manière à ce que le plus grand nombre possible de véhicules soient équipés de filtres à particules. L'autorité organisatrice propose des subventions aux exploitants pour l'installation des filtres. GMPTE a également accordé son soutien à une entreprise locale (Pertek) pour expérimenter sur le terrain un filtre à particules innovant, lequel a, par la suite, obtenu l'homologation au niveau national.
GMPTE publie un bilan annuel détaillant sa performance environnementale laquelle est mesurée sur base d'un ensemble d'actions visant à l'établissement d'une déclaration de politique environnementale et s'appuyant sur une stratégie et un programme de mise en oeuvre.

La France ambitionne de posséder la flotte de bus la plus propre d'Europe.
*Une enquête réalisée par l'***UTP – Union des Transports Publics** *et publiée en janvier 2004, a établi que plus de la moitié (52%) du parc total de véhicules de transport public circulant en France (bus, métros et tramways) utilisent des technologies énergétiques propres. C'est la RATP qui remporte la palme avec sa flotte composée à 93% de véhicules propres. Même dans les villes de moins de 100 000 habitants, cette proportion est de 20% en moyenne.*





*Le transport public contribue à maintenir les Canadiens en bonne santé en leur donnant un air moins pollué à respirer – une performance emmenée par l'***Association canadienne du transport public urbain.**[15]

Alors que vingt millions de Canadiens sont exposés à des concentrations nocives de pollution atmosphérique et qu'un Canadien sur cinq souffre de problèmes respiratoires divers, les déplacements en bus sont beaucoup moins polluants (de 25 à 90 % moins, selon la substance polluante considérée) que les déplacements en voiture particulière. Cette différence est particulièrement sensible dans les agglomérations urbaines. Ainsi, on a constaté que lors de grèves des transports publics, les taux de pollution étaient supérieurs de 15 % à la moyenne des cinq dernières années dans le centre-ville (Calgary), de 70% par rapport à l'année précédente dans le centre de Vancouver, et de 20 % dans le centre de Hamilton.

Le transport public urbain est aussi trois fois plus efficace que la voiture sur le plan de la consommation énergétique. Il jouera donc un rôle clé dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre au Canada – et contribuera ainsi à prévenir les changements climatiques et à réduire les menaces qu'il fait peser sur les écosystèmes et la santé publique du pays.

Service 24/7 neutre en termes d'émissions de carbone **Le Skybus Supershuttle**, *Australie.*

Exploité par un opérateur privé, ce service qui fonctionne 24h sur 24 et 7 jours sur 7 et relie toutes les 15 minutes le centre de Melbourne à l'aéroport, est assuré par une nouvelle flotte d'autobus de la dernière génération.

Le Skybus Super Shuttle doit satisfaire à des niveaux de service élevés ainsi qu'à différents critères concernant la maintenance des véhicules, la collecte et l'enlèvement des déchets, ainsi que l'usage et le stockage des produits chimiques. Le contrat stipule que le Skybus doit se conformer aux dispositions strictes du Système ISO de management environnemental de l'aéroport de Melbourne.

Premier service de transport neutre en termes de carbone mis en place par un membre de l'UITP, Skybus compense ses émissions de carbone par un versement annuel.

Limiter les émissions de gaz à effet de serre générées par le trafic

Le changement climatique est l'un des défis les plus importants et les plus complexes auxquels le monde se trouve aujourd'hui confronté. Il ne peut être maîtrisé que si les gouvernements et l'industrie unissent leurs efforts. Comme l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre constatée au cours des 150 dernières années est due principalement à l'activité humaine, il n'y a qu'une solution – c'est nous qui devons changer et non le climat!

Les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic sont en augmentation. Aujourd'hui, en Europe, la circulation urbaine est à l'origine de 40% des émissions de CO_2 liés au trafic[16]. A l'échelle de la planète, le transport est le secteur le moins performant en termes d'émissions de GES. D'autres secteurs très polluants comme les industries énergétique et cimentière, ont dû réduire drastiquement leurs niveaux d'émissions. Or la progression actuelle des rejets polluants liés au transport est en train de réduire ces efforts à néant, ce qui a un impact globalement négatif au niveau des objectifs nationaux de Kyoto pour tous les pays industrialisés.

"Le changement climatique est l'un des plus grands défis auxquels la société est confrontée. La Commission européenne a confirmé son engagement de ne pas dépasser le seuil de 2°C en termes de réchauffement global de la température[17] … et de ranimer le débat international sur les émissions … Le 'commerce du carbone' a fait son apparition pour certains secteurs en janvier 2005 avec l'entrée en vigueur du Système européen d'échange de quotas d'émission. Le prix du carbone qui a doublé depuis janvier, est actuellement (avril 2005) de 16€ la tonne, ce qui ajoute jusqu'à 10% au bilan."

Catherine Day, Directeur Général Environnement, Commission européenne[18]

Le pétrole demeure le champion toute catégorie des carburants utilisés par les autobus, lesquels restent le premier mode de transport public dans le monde entier. Les autres sources d'énergie ne sont pas encore concurrentielles en termes d'approvisionnement, de disponibilité et de coûts opérationnels et de maintenance. Davantage d'efforts sont nécessaires pour rendre attrayant le passage à d'autres types de carburant. Dans l'Europe des Quinze, 5,3 milliards € sont consacrés à la promotion des énergies renouvelables, c'est-à-dire peu en comparaison des 23,9 milliards € de subsides versés aux industries du charbon, du pétrole et du gaz pour l'extraction des carburants fossiles.

S'il ne fait aucun doute que l'utilisation de technologies plus propres est vitale pour l'avenir, il est improbable qu'elles apporteront de grands changements dans le secteur du transport à court ou à moyen terme. Les membres de l'UITP montrent déjà l'exemple en répartissant le risque énergétique entre différentes sources d'approvisionnement et en expérimentant de nouvelles technologies prometteuses comme celle de l'hydrogène.



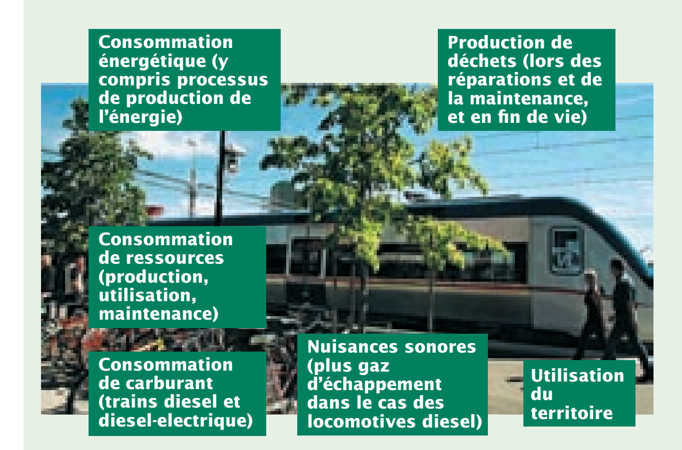
Les effets de la technologie ne se feront pas sentir avant 2030

Les progrès réalisés dans le domaine des technologies non polluantes destinées au transport sont tout simplement incapables de compenser les émissions de gaz à effet de serre, car ces derniers résultent, dans une large mesure, de l'accroissement du trafic. Il est donc essentiel, et temps que les nouvelles technologies se généralisent, de mettre en place des mesures transitoires. Celles-ci nécessitent cependant une volonté et un engagement politiques forts. L'une d'entre elles doit avoir pour objectif le transfert de trafic de la voiture particulière vers des modes de transport plus durables et donc, nécessairement, vers le transport public, seule manière pour les agglomérations urbaines d'échapper à l'asphyxie.

Dans certains pays [19], la durée de vie des véhicules peut atteindre 20 ans. D'autre part, le parc de véhicules routiers est en constante augmentation. Le chiffre de 1,6 milliards de voitures avancé pour 2030 dans le monde n'est pas exagéré. L'industrie elle-même admet que malgré l'attention portée sur l'amélioration des carburants et ses systèmes de propulsion, elle sera incapable de produire les innovations nécessaires dans un délai adéquat. En admettant que la mise sur le marché à grande échelle de véhicules peu ou pas polluants débute en 2010 avec 200 000 unités par an et progresse de 20% par an par la suite, on ne constatera de réelle différence dans les niveaux d'émission qu'en 2030. A l'heure actuelle, environ 750 millions de véhicules utilitaires légers sont à l'origine de 50 % des émissions liées au secteur du transport.
Ces prévisions ne tiennent pas compte des véhicules d'occasion, fortement polluants, qui seront exportés vers les pays en développement afin de satisfaire à la demande de mobilité accrue. Ces pays ne sont pas en mesure d'intégrer les nouvelles technologies et les nouveaux carburants moins polluants. Or, le désir de mobilité de ces populations est très probablement centré sur l'automobile.



L'approche d'un constructeur – **Bombardier Transportation** *réduit l'impact environnemental du transport ferroviaire*



Le rôle de la technologie est capital pour les équipementiers car ceux-ci doivent trouver le meilleur équilibre entre l'augmentation du confort et de la sécurité, d'une part, et la production de véhicules et de matériel roulant plus légers et plus efficaces sur le plan énergétique, d'autre part.

Bombardier Transportation, un constructeur de matériel roulant présent dans le monde entier, a adopté les définitions suivantes pour caractériser ses produits. Ainsi, elle désigne par aspects environnementaux les éléments ou propriétés d'un produit qui interagissent avec l'environnement, et par impact environnemental d'un produit les effets (positifs ou négatifs) de ce produit ou de son utilisation sur l'environnement.

Les processus liés à la production, à l'utilisation et au déclassement des véhicules ferroviaires ont un impact sur l'environnement en raison, principalement, des aspects environnementaux suivants:

- *Consommation d'énergie (y compris les effets des processus énergétiques qui s'y rapportent);*
- *Consommation de ressources (pendant la production, l'utilisation et la maintenance);*
- *Consommation de carburant (moteurs diesel ou diesel-électriques);*
- *Nuisances sonores (plus les gaz d'échappement dans le cas des locomotives diesel);*
- *Production de déchets (lors des travaux de réparation et de maintenance, et au moment du déclassement);*
- *Utilisation des sols.*

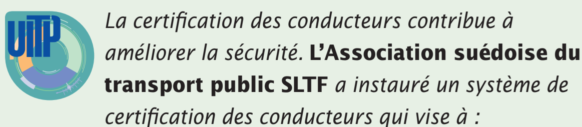
L'efficacité environnementale des trains de fret ou de passagers en termes d'énergie et de pollution est sans commune mesure avec celle des véhicules routiers mus par des moteurs à combustion interne.

La première Déclaration environnementale de produit (EPD) au monde pour des véhicules ferroviaires, a été effectuée pour la voiture de métro fabriquée par Bombardier pour le réseau de Stockholm:

-> *Taux de recyclage en fin de vie: 94% (du poids total).*
-> *Un descriptif de la procédure de recyclage est fourni au client. Il peut être utilisé par l'opérateur ou par une société de recyclage externe.*
-> *Des colles exemptes d'isocyanates sont utilisées pour encoller les vitres (un plus pour la santé et la sécurité).*
-> *Faible consommation d'énergie: seulement 0,09 kWh/passager/km.*
-> *Faibles niveaux sonores: au minimum deux fois moins bruyants que les anciens trains.*



Cette cycliste de Hô Chi Minh Ville porte un masque afin de se protéger contre la pollution locale



La certification des conducteurs contribue à améliorer la sécurité. **L'Association suédoise du transport public SLTF** *a instauré un système de certification des conducteurs qui vise à :*

- *Améliorer la qualité du transport public*
- *Renforcer la sécurité des passagers*
- *Relever le statut de la profession de conducteur*
- *Accroître la sécurité d'emploi des conducteurs*
- *Créer une norme de connaissance commune dans l'ensemble du pays*

Six opérateurs de transport public suédois ont déjà adhéré au système. Lorsqu'il a obtenu la certification pour un opérateur, un conducteur peut travailler pour n'importe quelle autre entreprise faisant partie du système. Cette initiative est également une sorte de préparation à la Directive européenne sur la formation des conducteurs professionnels.

Réduire de façon significative le nombre de tués et de blessés sur les routes

L'intensité du trafic routier a des répercussions sur la santé, la sécurité et la vie d'une communauté, et, paradoxalement, sur la mobilité de chaque citoyen. Le passage d'une autoroute perturbe profondément la vie d'une communauté. Cette présence touche la quasi-totalité de la population et en particulier, les enfants qui perdent leur autonomie sur le plan de la mobilité s'ils ne peuvent marcher ou utiliser leur bicyclette ou les transports publics en toute sécurité. L'augmentation de la mobilité signifie que le nombre de gens se déplaçant quotidiennement est en augmentation et que leurs déplacements se font sur des distances plus grandes et à des vitesses plus élevées qu'il y a 50 ans. Les risques d'accident liés aux déplacements routiers sont élevés. L'occupant d'une voiture court dix fois plus de risques d'être impliqué dans un accident que le passager d'un autobus ou d'un autocar, et 20 fois plus que l'usager du rail. [20]

Si l'on sait que les accidents de la route sont à l'origine d'au moins 1,2 millions de morts (et d'un nombre beaucoup plus élevé encore de blessés ou d'estropiés), il est en revanche impossible d'évaluer l'impact réel de ces décès sur la vie et les moyens d'existence des personnes concernées par ces décès. Le lien entre la sécurité routière et le développement durable réside en partie dans l'impact intergénérationnel des accidents de la route et ce, en particulier dans les pays en développement. A mesure que l'économie d'un pays se développe, certaines catégories sociales s'enrichissent. Dans nombre de pays émergents, les pauvres sont habituellement exposés à des risques élevés et sont souvent victimes d'accidents de la route de même que les piétons, les cyclistes et les enfants. Un nouveau phénomène est en train d'émerger : attirés par les voitures rapides, les jeunes gens instruits de 20 à 30 ans se tuent ainsi que d'autres dans des accidents de la route, ce qui influe sur le développement futur de leur pays car ils ne peuvent plus utiliser leurs connaissances ou leur position pour contribuer au développement de l'économie.

En Europe, les accidents de la route sont la première cause de décès pour les enfants et pour les jeunes [21]. 6.500 tués sont des enfants de 0 à 14 ans, sans compter le nombre beaucoup plus grand encore de ceux qui souffrent de troubles post-traumatiques après avoir été impliqués dans un accident ou en avoir été témoin. Les enfants sont moins capables d'aller à l'école à pied ou à bicyclette, et ne sont pas en sécurité quand ils jouent dans les environs de leur domicile.

Les quelques 1,3 millions d'accidents recensés dans l'Europe des Quinze [22] sont à l'origine de plus de 40.000

décès et de 1,7 millions de blessés graves. Ce bilan a un coût (direct et indirect) estimé à €180 milliards [23] (soit 2% du PNB) et presque aussi élevé que celui de la congestion. Dans les pays d'Europe centrale et orientale, le coût annuel moyen des blessures liées aux accidents de la circulation a été estimé à près de 9,9 milliards de dollars [24], soit environ 1,5% du PNB. [25]

Même si la pollution due au trafic représente un sérieux problème, le coût des accidents de la route ne doit pas être négligé. Ainsi, Londres consacre £94 millions ou 2% de son budget santé aux accidents de la route alors qu'elle dépense beaucoup moins pour la pollution de l'air, sans compter que ce dernier va diminuer en raison de l'amélioration de la qualité de l'air consécutive aux progrès de la technologie. [26]

Le coût des accidents de la route représente une charge pour le budget des collectivités. Pourtant, certains d'entre eux pourraient être évités puisque 67% ont lieu dans les agglomérations urbaines [27] où le transport public peut offrir une alternative viable aux déplacements en voiture. Bien que le transport public ne constitue qu'une partie de la solution, il représente une alternative réelle à l'augmentation du nombre de voitures sur les routes. Les membres de l'UITP s'efforcent quotidiennement d'améliorer les performances de leurs réseaux sur le plan de la sécurité et d'optimiser la sécurité de leurs passagers.

Des initiatives concluantes

L'imposition de limitations de vitesse permet de réduire le nombre d'accidents de 15 à 80 % [28], et ce, en particulier en zone urbaine. Ainsi, Stockholm, la capitale de la Suède, a été la première ville à limiter la vitesse à 30km/h sur toutes les routes locales situées dans le périmètre de la ville. Tout le monde sait que les comportements de conduite ont un impact considérable sur la sécurité. C'est pourquoi la plupart des signataires de la charte de l'UITP imposent à leurs conducteurs de suivre une formation régulière sur la sécurité et la conduite écologique

Les véhicules électriques provoquent moins d'accidents. Ainsi, les 30 villes françaises qui ont mis en service des autobus électriques au cours des deux dernières années, ont constaté une réduction de 30%, tous types d'accident confondus. [29]

La réduction de la congestion

La congestion du trafic représente une charge énorme pour les ressources locales et nationales. Elle agit comme un frein sur le développement économique. Des actions décisives sont nécessaires pour relever le défi qu'elle représente. Pour la seule Union européenne, plus de 200 milliards € sont gaspillés en perte de temps et de productivité du fait de la congestion. Les bouchons ne se limitent plus aux périmètres urbains et aux heures de pointe. En outre, la quasi totalité des personnes actives perdent plusieurs heures par semaine à cause de la circulation. Calculé en passagers/km, un transfert modal de 1% de la voiture particulière vers le transport public suffirait pour réduire le trafic de 2 millions de voitures à n'importe quel moment en Europe.[30]

Des enquêtes réalisées dans tous les Etats membres de l'Union européenne ont permis d'établir que, contrairement à ce que les réticences des responsables politiques pourraient laisser croire, une majorité des consommateurs était favorable à l'instauration de péages routiers pour lutter contre la congestion.[31]



Actions internationales:

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) *s'est engagée à mettre en oeuvre des politiques visant à réduire, d'ici à 2012, le nombre d'accidents de 50% par rapport aux chiffres de l'an 2000.*

Le Comité Union européenne de l'UITP a adopté en septembre 2003 une prise de position sur le programme d'action pour la sécurité routière. Le document demande à la Commission de l'UE d'inclure le transfert modal vers le transport public dans les stratégies retenues pour obtenir une réduction de 50 % du nombre d'accidents de la route à l'horizon 2010 dans le cadre de son Plan d'action pour la sécurité routière.

La Commission européenne a lancé une charte de la sécurité routière assortie d'objectifs et d'engagements visant à réduire le nombre d'accidents dans l'Union. Plusieurs membres de l'UITP, comme ARRIVA (Royaume-Uni) ou CONEXXION (Pays-Bas) ont signé cette charte et l'UITP y adhérera d'ici la fin 2005. L'engagement de l'UITP peut être consulté sur son site Web www.uitp.com.

Le bilan positif du péage urbain londonien
Londres a montré la voie en instaurant le premier péage urbain étendu à tout un quartier… avec des résultats impressionnants qui ont dépassé toutes les attentes. La congestion a diminué, dans l'ensemble, de 30%, la plus forte baisse ayant été enregistrée pour la catégorie des voitures particulières. Le jour de l'entrée en vigueur du péage urbain, 20 nouvelles lignes de bus ont été mises en service. Des efforts soutenus entrepris pour informer tous les intéressés ont permis à la communauté des affaires de s'associer suffisamment tôt au projet. Les retombées positives sont impressionnantes, toutes les activités ayant vu leur efficacité s'améliorer. Les détaillants se sont plaints d'une baisse de leurs chiffres d'affaires mais il est difficile d'attribuer cet effet au seul péage urbain. Quant à la qualité de l'air, elle est en nette amélioration.

35%	*Diminution du nombre de voitures en circulation*
15%	*Diminution du volume global de trafic*
20%	*Diminution du* CO_2
20%	*Economies en termes de consommation de carburant (bus)*
38%	*Augmentation de la fréquentation des bus*
60%	*Diminution des retards sur les lignes d'autobus*
20%	*Diminution du nombre d'accidents*

Afin de réduire davantage les niveaux de CO_2 *et la pollution locale, Londres a prévu de créer une 'zone d'air propre' dont l'accès sera limité voire interdit aux véhicules fortement polluants.*

La Land Transport Authority de Singapour
Le système de péage routier électronique de Singapour existe depuis plus d'une décennie. Pour pénétrer en voiture dans le district central des affaires, il faut payer entre l'heure de pointe du matin et 19h. En outre, les prix fluctuent en fonction du nombre de voitures présentes sur les sections payantes et de l'heure de la journée. Les heures de pointe sont donc les plus coûteuses. Le paiement s'effectue automatiquement via un dispositif électronique embarqué. A leur entrée dans le pays, tous les propriétaires de véhicules non immatriculés à Singapour peuvent choisir entre le paiement d'un forfait et la location d'un dispositif embarqué.

Le nombre total de véhicules en circulation à Singapour est maintenu sous contrôle par l'imposition d'un plafond limitant l'attribution de nouvelles licences de véhicule. En outre, le prix des plaques d'immatriculation varie en fonction de la demande, les enchères pour l'obtention d'un 'Certificate of Entitlement (COE)' pouvant se faire via internet.

Berliner Verkehrsbetriebe, BVG, *le premier opérateur de transport public de la capitale allemande, a été contraint de réduire considérablement ses dépenses de personnel. Depuis la réunification de l'Allemagne, de nombreux emplois ont dû être supprimés suite à la fusion des deux opérateurs. La conduite de négociations prudentes ainsi que la mise en place de mesures destinées à motiver le personnel ont permis de diviser la masse salariale par deux depuis 1992. Il importe à ce sujet de souligner qu'à aucun moment au cours de ces négociations, les usagers n'ont eu à subir des grèves ou des perturbations.*

La santé et la sécurité chez Yarra Trams, *Australie*
Estimant que le capital humain est la clé du succès, Yarra trams, qui affirme que "la compétence et l'expérience de ses collaborateurs représentent son meilleur atout", s'est engagé à fournir un environnement de travail sûr, équitable et gratifiant. Et, de fait, la politique de santé et de sécurité qu'elle mène vis-à-vis de ses collaborateurs, de ses fournisseurs et de ses clients, est très ambitieuse.
Ses objectifs sont les suivants:
- *Maintenir les compétences en matière de santé et de sécurité au travail et intégrer ces dernières dans toutes les activités de l'entreprise*
- *Assurer la formation des collaborateurs dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail*
- *Ne recourir qu'à des fournisseurs qui adhèrent aux mêmes normes de santé et de sécurité au travail que Yarra Trams*
- *Promouvoir une culture de santé et de sécurité centrée sur la prévention des accidents, un programme d'intervention en cas d'urgence et des programmes de rééducation en cas d'accidents ou de maladies professionnels*

Politique de mise en oeuvre:
- *Tous les chefs de service, chefs d'équipe et fournisseurs sont responsables des performances de leur secteur sur le plan de la santé et de la sécurité*
- *Les collaborateurs doivent accepter les règles et les exigences du système, et signaler les risques éventuels*

La gestion du personnel chez **KMB** [32] **Kowloon Motor Bus Co. (1933)** *de Hong-Kong mène une politique de "sollicitude" vis-à-vis de ses collaborateurs. En 2002, elle a réalisé auprès de son personnel une enquête d'opinion portant sur la satisfaction au travail, les niveaux de rémunération et le cadre de travail. Plus de 33% de ses 13.000 collaborateurs ont répondu en indiquant qu'à leur avis, les opportunités de carrière, les interactions avec les chefs d'équipes et les cadres supérieurs, et la reconnaissance des mérites étaient les facteurs clés de la satisfaction du personnel et de son dévouement à l'entreprise. Six commissions consultatives mixtes, un intranet à l'usage du personnel, la publication d'un magazine mensuel ainsi que l'élaboration de CD vidéo tiennent les collaborateurs informés des derniers développements au sein de l'entreprise. Depuis septembre 2003, Kowloon Motor Bus a instauré une politique de sécurité pour l'ensemble des collaborateurs, et attribue un prix de la conduite prudente aux conducteurs n'ayant eu aucun accident en 5, 10 ou 15 ans de métier.*

C'est l'homme qui fait tourner le monde – réduire la fracture de mobilité

Les entreprises de transport public ne se contentent pas d'être omniprésentes au sein d'une communauté ; elles sont également de gros employeurs. C'est pourquoi il est vital pour elles d'attirer, de conserver et de motiver des collaborateurs de qualité.

L'application de standards élevés en matière de santé et de sécurité ne constitue pas seulement une obligation dans beaucoup de pays; elle est également l'un des 9 principes du 'Pacte global' (Global Compact) des Nations Unies. [33] Plusieurs signataires de la charte de l'UITP, dont Transdev et la RATP, ont aussi adhéré à ce pacte.

La gestion de la réputation est une nouvelle compétence de management qui valorise l'exploitation du transport public au sein d'une communauté et contribue à combler le fossé entre les cultures et les catégories sociales.

De la publicité innovante pour changer les habitudes des citoyens

De nos jours, la plupart des gens comprennent le concept du recyclage. En fait, selon les recherches effectuées par l'agence mondiale de publicité McCann Erickson, le recyclage est l'une des rares actions que les gens accomplissent consciemment afin de préserver l'environnement.



Le ***Métro de Bilbao****, Espagne, utilise la publicité pour faire comprendre aux gens qu'il est nécessaire de "recycler nos habitudes", et les encourage à utiliser le métro. A cet effet, l'entreprise organise des campagnes publicitaires comme celle-ci afin d'inciter les gens à changer leurs habitudes.*



L'UITP s'est associée au Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) pour sa première campagne télévisée de sensibilisation aux avantages offerts par le transport public en termes d'environnement et de mode vie. Disponible en anglais, en français, en allemand et en espagnol, et produit par McCann Erickson, ce spot publicitaire d'animation de 30 secondes a été diffusé dès le 16 février 2005, le jour de l'entrée en vigueur du protocole de Kyoto. Nombreux furent les membres de l'UITP à l'avoir diffusé sur leurs chaînes nationales et utilisé pour faire leur propre promotion.

Améliorer les opportunités de mobilité pour toutes catégories sociales en leur permettant d'accéder aux services vitaux que sont les soins de santé, l'enseignement et l'emploi

Chaque fois qu'un acheteur public dépense un dollar ou un euro de l'argent des contribuables pour acheter un produit ou un service, il doit prendre en compte de nombreux critères. De nombreuses administrations publiques, en particulier européennes, sont aujourd'hui tenues de fixer des critères durables et écologiques pour les marchés publics nationaux et locaux.

Non seulement les administrations publiques, du fait de leur pouvoir d'achat considérable, sont en mesure de montrer l'exemple, en plus, elles influencent sans nul doute le marché. En prenant en compte la durée de vie totale des produits et en imposant des critères durables pour les appels d'offres, elles peuvent exercer un impact considérable sur la demande et le prix des produits, des services et des technologies durables. Cette influence aura un effet direct sur la compétitivité des entreprises, stimulera l'innovation et incitera à intégrer des critères durables dans les pratiques commerciales.

Dans le secteur du transport public, les marchés publics durables concernent les achats de nouveaux véhicules et de nouveaux matériels roulants, et la construction d'infrastructures rendues plus durables par l'utilisation de béton recyclé ou de panneaux solaires en tant que source d'énergie d'appoint pour les stations et les dépôts.



Ce tramway moderne circulant à Montpellier (et exploité par Tamway) témoigne de la manière dont l'infrastructure de transport public façonne l'image d'une ville.

La politique des marchés publics de **Queensland Rail (QR)**

Premier réseau ferroviaire d'Australie, QR dessert un périmètre de 1,7 millions de km^2 *dans l'ouest du pays. Lorsqu'elle effectue des achats, elle est guidée par cinq principes :*

- *Influencer les pratiques environnementales et éthiques des sous-traitants et fournisseurs dans le cadre des marchés publics, des recettes et des contrats d'achat.*
- *Manuel des marchés publics définissant la politique d'achat de l'Etat (5 principes) et la politique de chaîne logistique de QR (y compris le code de bonne conduite et le code éthique pour les marchés publics et les achats):*

1. *concurrence ouverte et efficace;*
2. *bon rapport qualité/prix;*
3. *développement des capacités des commerces et des industries locales;*
4. *préservation de l'environnement; et*
5. *comportement éthique et traitement équitable des fournisseurs.*

QR affirme être en mesure d'influencer les constructeurs ferroviaires, les autres secteurs du transport ainsi que la communauté dans son ensemble en développant et en appliquant des pratiques dominantes comme l'utilisation d'alternatives aux traverses en bois, la mise en œuvre de stratégies de réduction des émissions de gaz à effet de serre, ou l'application d'un code de bonne conduite en matière de bruit.

La formation et la sensibilisation des collaborateurs font obligatoirement partie de leur processus d'intégration dans la société. L'ensemble des 13 000 collaborateurs doit assister à une session de sensibilisation à l'environnement assortie, pour les personnes concernées, d'un stage de remise à niveau tous les 3 ans.



L'harmonisation des marchés publics ferroviaires profite à l'environnement et permet des économies d'échelle.

*L'Union des Industries Ferroviaires Européennes (***UNIFE***) participe au projet PROSPER (Procédures d'achat de matériel roulant assorties d'exigences environnementales). Comme les principaux constructeurs ferroviaires mondiaux sont membres de l'UNIFE, ces procédures font l'objet d'un large consensus. Le projet fournira un guide des aspects légaux liés à l'environnement et recommandera (là où c'est possible) des valeurs cibles pour un ensemble d'indicateurs et de spécifications harmonisés dans quatre domaines clés de l'environnement: efficacité énergétique, matériaux/ recyclage/déchets, bruit et émissions de gaz d'échappement.*

Atténuer les dégâts causés à l'environnement et maîtriser les coûts

Les dégâts causés à l'environnement sont les plus difficiles à réparer. 95% des véhicules fonctionnent à l'aide de carburants fossiles non renouvelables et tout porte à croire que cela ne changera pas. Même si la production pétrolière n'a peut-être pas encore atteint son sommet, les réserves qui subsistent sont plus difficiles et, partant, plus coûteuses à exploiter.

L'âge de la pierre n'a pas pris fin parce qu'il y a eu pénurie de pierres. De même, l'ère pétrolière ne se terminera pas faute de pétrole.

Les habitudes actuelles de consommation devront évoluer, non seulement en raison des effets nuisibles des émissions et de la pollution, mais parce que les réserves pétrolières se situent principalement dans des régions du monde historiquement instables. L'effort sera particulièrement difficile pour les Etats-Unis dont la propre production pétrolière est tombée, ces dernières années, à moins de 5 millions de barils alors que la demande atteignait 20 millions de barils par jour [34]. Aujourd'hui, les Etats-Unis doivent importer les deux tiers de leur



Des panneaux solaires sont installés sur le toit d'un dépôt à Naples, dans le sud de l'Italie, là où ils peuvent capter au maximum la lumière solaire.

consommation. On ne peut donc négliger la dimension économique de la consommation de pétrole.

Si la qualité de l'air, le changement climatique et l'énergie seront peut-être les préoccupations majeures de ce siècle, la recherche de nouvelles sources d'énergie abordables et viables ainsi que la sécurité des approvisionnements représentent également des sujets de préoccupation majeurs pour tous les gouvernements. La consommation d'énergie a plus que doublé au cours des trente dernières années et comme 95% des véhicules fonctionnent à l'aide de carburants fossiles (une situation qui ne changera probablement pas à court ou moyen terme), la réduction de la consommation globale d'énergie et la migration vers d'autres modes de déplacement sont des priorités. De fait, comme la quasi totalité de la croissance prévue en termes de consommation de carburants fossiles proviendra du transport, la recherche de l'efficacité énergétique représente un défi majeur pour le secteur.

UITP

ücologie chez üstra – Le Fonds de protection de l'environnement.
üstra, *l'opérateur de transport public de Hanovre (Allemagne) investit beaucoup dans la protection de l'environnement, qu'il s'agisse de la préservation des ressources, de la réduction du volume de déchets ou des nouvelles technologies. Toutes ces actions coûtent de l'argent mais il arrive assez souvent qu'économie et écologie fassent bon ménage. C'est le cas, notamment, pour la récupération de l'énergie de freinage et le stockage de l'énergie.*
La moitié des économies générées par les activités de protection de l'environnement au cours de la première année d'un projet, sont réinvesties dans de nouveaux projets, et ainsi de suite. Ce système simple de financement de l'écologie est connu sous le nom de « fonds interne de protection de l'environnement üstra ».

UITP

Réduction de la consommation énergétique chez **Hamburger Hochbahn**, *l'un des premiers opérateurs allemands de transport public.*
Depuis 1995, l'entreprise est parvenue à réduire sa consommation énergétique d'environ 2% par an, soit 10% au total. Ce résultat a été obtenu en utilisant des matériaux plus légers pour les véhicules, en adoptant de nouvelles techniques de conduite et en optimisant la planification des circulations et l'utilisation des véhicules sur l'ensemble des itinéraires.

- *La consommation en carburant des autobus s'est stabilisée en 2002 en diminution de 0,5% à peine en raison, principalement, de l'adaptation de la flotte aux normes EURO II et III (les diverses améliorations liées au confort, comme l'installation de l'air conditionné, a eu pour effet d'accroître la consommation d'énergie)*
- *Formation régulière des conducteurs à la conduite écologique (récupération de l'énergie de freinage sur les métros et accélération et freinage pour les conducteurs de bus)*

UITP

Utilisation de l'énergie solaire dans le sud de l'Italie
CTP [35], Compagnia Trasporti Pubblici, *Naples, Italie, qui dessert une population de quelque 2 millions d'habitants dans la région de Naples, participe activement à de nombreux projets européens et internationaux. Au niveau régional, CTP participe au programme local de développement durable de la province, à l'Agenda 21 et à la Semaine européenne du développement durable.*

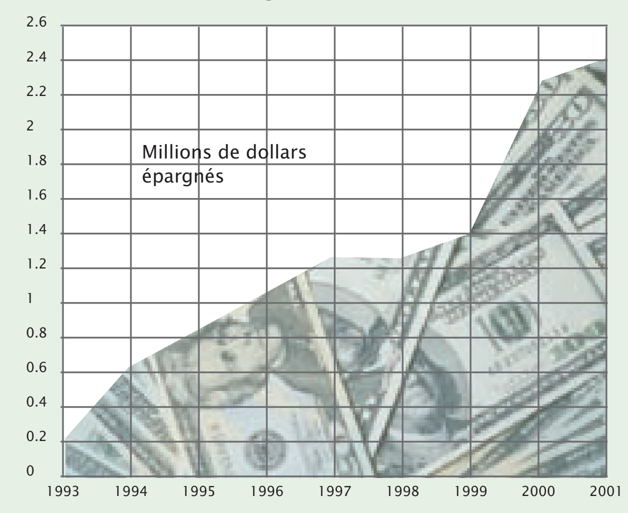
Afin d'accroître la part de l'énergie 'verte' dans sa facture énergétique, CTP a installé des équipements photovoltaïques dans trois dépôts, avec le soutien financier de la province de Campanie et du ministère italien de l'environnement. Les 3 installations permettront d'économiser quelque 5.300.000 kW d'énergie au cours des 30 années de leur existence. Par la même occasion, CTP aura diminué ses émissions de CO_2 de 3.620 tonnes (grâce aux technologies actuelles).

En 2004, les émissions ont diminué suite à la mise en service de 50 véhicules roulant au méthane et un bus diesel EURO III. 8 autobus interurbains au méthane et une nouvelle ligne de trolleybus vont être mis en service et 4 bus hybrides méthane/électriques permettront de diminuer davantage les émissions. Ces derniers sont même plus propres que les véhicules à la norme EURO V.

Les aspects sociaux ne sont pas pour autant négligés; la direction de l'entreprise prenant sa responsabilité sociale au sérieux. Ainsi, CTP est la première entreprise de transport public local d'Italie à avoir obtenu la certification SA 8000. L'absentéisme a baissé de 2% et comme l'exige la norme SA 8000, tous les fournisseurs de CTP doivent également s'y conformer. En 2004, 50 nouveaux fournisseurs ont été certifiés et 3 exclus parce qu'ils ne s'y étaient pas conformés.

Améliorer le confort et l'information des passagers
Afin de renforcer l'attrait du transport public, **First North Western** *a lancé les 'abris écologiques' en partenariat avec le conseil du comté de Lancashire. Ces abribus sont équipés de panneaux solaires en toiture et de turbines éoliennes destinées à recueillir l'énergie, laquelle sert à chauffer les sièges de l'abribus, à fournir de l'éclairage et, le cas échéant, à alimenter les systèmes d'information en temps réel.*

New York City Transit a une façon puissante de conserver l'énergie



L'écologie rapporte – L'opérateur de transport public new-yorkais **(New York City Transit – NYTC)** *a lancé en 1993 un programme d'économies d'énergie qui a abouti à une réduction des dépenses de plus de 2,4 millions de dollars.*
L'efficacité énergétique n'est cependant que l'un des nombreux aspects de ce programme. NYCT a également montré la voie dans le domaine des pratiques de construction écologique. Au cours des travaux de rénovation de la station Roosevelt Avenue dans le Queens [36] et du terminus de Stillwell Avenue à Brooklyn, environ 84% des matériaux de démolition ont été recyclés, ce qui a permis de réduire le volume des déchets de chantier ainsi que l'enfouissement (le coût moyen de l'enfouissement des déchets en zone métropolitaine était de 100 dollars le MT [37] en 2004).
Béton .... 33.222 MT ....(80,8%)
Métaux .... 987 MT ....(2,4%)
Bois........................... 17 MT ....(0,04%)
Enfouissement........... 6.894 MT ....(16,76%)



Diversification des sources d'énergie

Aujourd'hui, les possibilités de répartir les risques sont plus nombreuses étant donné l'éventail plus large des sources d'énergie disponibles. Si l'hydrogène et les piles à combustible pourraient être les technologies de l'avenir, pour l'instant, les opérateurs et les autorités de transport doivent compenser leur utilisation du diesel par le recours à d'autres types de carburant. Ainsi, le GNC (gaz naturel comprimé), le LPG [38], le diesel à basse ou très basse teneur en soufre et les mélanges diesel sont assez répandus malgré leur coût légèrement supérieur à celui du gazole classique. Si, les biocarburants de la deuxième génération semblent assez prometteurs, aucun, voire peu d'incitants ont été prévus pour encourager les opérateurs à adopter les biocarburants ou à spécifier qu'ils souhaitent de l'électricité 'verte', c'est-à-dire propre.

EDF, Electricité de France – *la France sur la voie des énergies renouvelables.*

Divers essais réalisés entre 2002 et 2004 dans 30 villes françaises ont permis d'établir que les coûts d'exploitation des autobus électriques étaient aujourd'hui comparables à ceux des bus traditionnels, indépendamment du fait que les premiers ne produisent aucun rejet polluant (si ce n'est au niveau de la production de l'électricité).
Electricité de France (EDF) [39] a conclu des contrats avec diverses agglomérations (dont 28 en France) pour différents projets de transport électrique, comme le développement de tramways alimentés par le sol en centre-ville ou le perfectionnement des batteries ultra légères et recyclables.
En outre, il est apparu que les autobus électriques offraient une plus grande sécurité que les bus traditionnels du fait de leur accélération plus lente. Toutefois, les constructeurs semblent encore hésiter à fabriquer des bus électriques de grande capacité. A témoin, le faible taux de réponses obtenu par ATAC (Rome) et CPT (Naples) dans le cadre de leurs deux appels d'offres, lancés en 2002-2004, pour des autobus de 40 places.

Le service de l'environnement de la municipalité, membre de l'UITP, de **Donostia-San Sebastián**, *située dans le nord de l'Espagne, s'est fortement impliqué dans l'Agenda 21. Plus de 60 personnes ont réalisé un diagnostic de la municipalité afin de définir un ensemble d'objectifs ainsi qu'un plan d'action. L'une des actions prévues dans le cadre de la première phase, a concerné l'installation de panneaux solaires sur les bâtiments municipaux. Des indicateurs de durabilité permettant de mesurer et de quantifier l'impact environnemental pour les thèmes clés que sont l'énergie, l'eau, la mobilité, la pollution atmosphérique et les déchets sont en cours d'élaboration. Les résultats des performances seront communiqués aux citoyens.*
Les mesures prises sont les suivantes:

- *Utilisation de biocarburants par les autobus municipaux depuis septembre 2004 afin de réduire les émissions et la pollution.*
- *Expérimentation de couloirs d'autobus isolant ces derniers du trafic. Cette mesure permet également de réduire la consommation d'énergie et de renforcer l'attrait du transport public.*
- *La mise en piétonnier des rues permet de les rendre plus sûres et de donner la priorité aux piétons. La rue 'San Francisco' et le quartier de 'Gros' possèdent aujourd'hui des trottoirs plus larges, des itinéraires piétonniers et des zones piétonnes qui incitent les gens à effectuer davantage de déplacements à pied. Cet aménagement, qui sera progressivement étendu au-delà du centre-ville, a été rendu possible grâce au soutien du programme européen LIFE.*
- *Développement des pistes cyclables afin de réduire la circulation automobile et la pollution. Deux nouvelles pistes sont en cours d'aménagement.*

A l'avant-garde de la lutte contre la pollution atmosphérique, **ATM, Azienda Trasporti Milanese (S.p.A.)** *est constamment en quête de nouvelles idées pour réduire les émissions polluantes produites par les véhicules.*
L'engagement de l'entreprise en faveur de l'environnement est fondé sur une série de convictions auxquelles elle n'a jamais renoncé en dépit des dépenses considérables qu'elles entraînent:

- *effort permanent de rénovation de la flotte;*
- *attention portée aux infrastructures et, par conséquent, planification des opérations de maintenance afin de rénover les systèmes, maintenir les niveaux de sécurité et améliorer leur fonctionnalité (et donc, leur impact environnemental);*
- *expérimentation de solutions techniques de pointe afin de réduire les émissions polluantes et accroître l'efficacité/coût de la gestion de la flotte.*

En juin 2003, ATM a signé un contrat - cadre prévoyant la livraison de 500 bus durant la période 2003-2005. Ces nouveaux véhicules permettront de ramener à 5 ans la moyenne d'âge de la flotte du fait de l'élimination des anciens véhicules classés Euro 0. Actuellement, l'âge moyen de la flotte de bus urbains est de 6,3 ans, soit davantage que la moyenne européenne. L'âge moyen de la flotte avait déjà été réduit de 40,8% au cours des six dernières années (1998-2003).

En 2003, ATM a obtenu la certification de son système de management environnemental pour l'ensemble de ses activités de conception et de prestation des services de transport, ainsi que pour la maintenance des véhicules ce, au terme d'un processus similaire et parallèle à celui qui lui a permis d'obtenir la certification de son système de gestion de la qualité.

La volonté d'ATM de préserver l'environnement est illustrée par sa décision de faire de l'électricité la source d'énergie principale de son réseau de transport et ce, en dépit de la charge financière considérable due à l'augmentation des prix de l'électricité. A Milan, la proportion de km/siège couverte à l'aide de la traction électrique est de 69,6%, contre 30,4% pour les autres modes de propulsion.





__CONNEX__ [40], un opérateur de transport public international investit massivement dans la formation.

Exploitant des réseaux dans de nombreux pays et notamment en France, en Suède et aux Etats-Unis, Connex s'est fixé pour objectif de dispenser une formation environnementale à 90% de ses conducteurs durant leurs 5 premières années de service. Ils doivent suivre une 'formation initiale minimale obligatoire' ainsi qu'une formation permanente obligatoire dans le domaine de la sécurité tous les 5 ans.

Les thèmes couverts lors de ces formations sont les suivants : conduite prudente, conduite préventive, établissement de relations, gestion du stress, promotion de la sensibilisation à la sécurité, prévention des accidents, amélioration des comportements et mesures à prendre pour adopter un mode de vie plus sain. Les formations prévoient la simulation de situations conflictuelles de façon à apprendre aux conducteurs à mieux les gérer.

__Parsons Brinckerhoff__, une firme internationale d'ingénieurs-conseils employant 8000 personnes fait beaucoup de publicité pour ses stages internes de formation. Le soutien massif de la direction en faveur du développement durable a conduit à la mise en place d'une task force 'développement durable' et la définition d'objectifs afin de suivre les progrès réalisés dans 5 domaines privilégiés. PB développe également une checklist devant permettre de contrôler l'intégration de tous les aspects du développement durable dans chaque projet afin d'assurer un processus constant d'amélioration.

Les collaborateurs sont incités à obtenir les certifications LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) et BREEAM (deux qualifications reconnues aux Etats-Unis et au Royaume-Uni). Un récent exemple de leur engagement en faveur d'aménagements liés au transport est le projet d'aménagement de la zone entourant la station de métro existante de West Hyattsville [41], Maryland. L'opération a été un modèle de construction écologique et de développement à faible impact encourageant l'utilisation de technologies de construction écologique certifiées LEED. La stratégie de développement axée sur la mobilité contribuera à stimuler les initiatives de développement économique et de revitalisation urbaine dans la région insuffisamment développée du Maryland et servira de modèle pour aménager l'environnement de 14 autres stations du district.

La réussite de ce projet d'aménagement de qualité (densité et pluri-fonctionnalité; piétonniers; places de stationnement en nombre limité et politique de stationnement efficace) et son succès auprès des candidats-acheteurs témoignent par ailleurs de l'usage économe des deniers publics. Le stratégie adoptée s'est fondée sur un plan de rues et de circulation équilibré optimisant la proximité du nouveau quartier avec la communauté environnante et ses rapports avec les autres stations de Metrorail. Les règles d'uranisme et les normes de conception en matières d'aménagement ont été réécrites en privilégiant la perspective du développement durable, et un programme détaillé de gestion du stationnement a permis de réduire d'un tiers du nombre de places de parking, rendant ainsi le lotissement plus convivial pour les piétons.



Transports Metropolitans de Barcelona[42] (TMB), *Espagne, a signé avec l'association socio-culturelle IBN Batuta (une association musulmane) et l'un de ses fournisseurs, un accord qui prévoit l'embauche dans les services de TMB de collaborateurs originaires de milieux culturels différents. Cet accord comporte trois partenaires : TMB qui propose des emplois; IBN Batuta qui cherche des emplois pour les membres de sa communauté; et Mantylim qui sélectionne et engage les candidats. IBN Batuta organise des réunions d'information afin d'inciter ses corréligionaires à poser leur candidature pour les postes proposés.*

Objectifs
- *Intégrer dans le circuit du travail les gens risquant théoriquement l'exclusion sociale et réduire la marginalisation*
- *Briser les stéréotypes existants attachés à ces groupes*
- *Faire évoluer les comportements sociaux*
- *Dispenser des formations destinées à remédier aux problèmes mentionnés ci-dessus*
- *Créer un environnement empreint de tolérance et marqué par les comportements responsables*

Principaux indicateurs de performance
- *Nombre de personnes engagées*
- *Amélioration de la capacité économique grâce à leur présence dans l'entreprise*
- *Amélioration de la formation et des compétences*
- *Acquérir les habitudes et la culture propres à un environnement marqué par des comportements responsables*

YVT Conseil de l'agglomération urbaine d'Helsinki, *Finlande*
Signataire de l'accord de Kyoto, la Finlande est le seul pays européen qui est parvenu à stabiliser ses émissions polluantes à leur niveau de 1990 (légère baisse récemment compensée par une légère hausse) grâce à une approche intégrée de l'urbanisme et du transport. La mise en place de politiques de transport rigoureuses (accises élevées, taxe automobile élevée et normes nationales de maintenance exigeantes), la proportion élevée d'entreprises de haute technologie dans le tissu industriel ainsi qu'un urbanisme dynamique sont autant de facteurs ayant joué un rôle décisif.

Attachant une grande importance à la qualité de l'air au niveau local, YTV a massivement favorisé le transport public si bien qu'aujourd'hui, 40% des déplacements quotidiens effectués dans l'agglomération de Helsinki le sont en transport public. La qualité de l'air est surveillée par 11 stations mobiles ou fixes. Les résultats des mesures sont disponibles sur Internet et l'indice YTV de la qualité de l'air est publié toutes les heures.

Le dialogue avec les parties prenantes

Les 'parties prenantes' sont toutes les personnes concernées par une décision donnée, soit comme particulier, soit en tant que représentant d'un groupe. Il peut s'agir de personnes exerçant ou susceptibles d'exercer une influence sur une décision, ou qui en subissent les effets. L'implication des parties prenantes est un processus qui rassemble celles-ci dans une nouvelle forme de communication, de recherche de solutions et éventuellement, de prise de décision concernant une question déterminée. L'implication des parties prenantes revêt une importance tout à fait cruciale en ce qui concerne le développement durable.

Ces rapports peuvent revêtir de nombreuses formes et l'instauration de dialogues et de consultations entre la société civile et les autorités dans le cadre d'un processus décisionnel officiel, au niveau tant national qu'international, peut avoir de nombreuses conséquences.

A l'échelle locale, il arrive souvent que les entreprises de transport public engagent le dialogue avec les associations d'usagers et les acteurs de la communauté locale.

L'adhésion des communautés locales et la compréhension de leurs besoins sont des éléments vitaux pour le bon fonctionnement du transport public.

L'investissement dans le dialogue avec les parties prenantes, ainsi que la capacité des collaborateurs à gérer ce dialogue, représentent un ensemble de compétences nouvelles et précieuses

Etant donné les nécessités actuelles en termes de gestion des risques, ces plate-formes peuvent également jouer un rôle capital en cas de crise (p.ex. incident majeur impliquant les transports publics, agitation sociale, etc.) et revêtent une importance particulière lors de la réalisation de nouveaux projets de transport susceptibles d'influer sur la vie des communautés.

Les compétences requises pour assurer le succès d'un dialogue engagé avec des parties prenantes, sont relativement nouvelles pour les acteurs du transport public. Investir dans l'écoute de points de vue différents formulés par divers groupes de personnes pouvant influer sur la licence d'exploitation d'une entreprise, exige des ressources et des modérateurs expérimentés. Il importe de veiller à ce que ces consultations n'aient pas seulement lieu en cas de conflit – à la suite d'un accident, d'une grève ou d'autres événements – mais fassent partie de l'investissement de l'entreprise dans sa réputation.

Baromètre du développement durable

Tableau chronologique retraçant l'évolution des attitudes vis-à-vis du développement durable

1970 *Dans les années 70, les entreprises sont, pour la plupart, non préparées et non réglementées sur le plan du développement durable, lequel ne suscite pas grand intérêt. Le terme même de développement durable ne fait pas débat.*

1980 *Dans les années 80, elles adoptent une attitude majoritairement réactive. Les premières lois et règlementations environnementales font leur apparition mais le développement durable est encore considéré comme un phénomène de mode.*

1990 *Dans les années 90, les entreprises sont mieux préparées et les pressions émanant du public et des législations se font plus insistantes. Le nombre d'entreprises s'engageant dans la prévention de la pollution et mettant en place des systèmes de management environnemental, s'accroît. On constate un glissement généralisé vers une politique de gestion active. Le concept de développement durable prend forme.*

2000 *En 2000, les entreprises sont devenues proactives et considèrent que le fait de s'investir dans le développement durable produit de la valeur ajoutée. Le développement durable commence à être considéré comme un avantage concurrentiel, une critère d'appréciation pour l'investisseur et un élément de la responsabilité en matière de durée totale du cycle de vie.*

Aujourd'hui, les gouvernements et les milieux industriels font l'objet de pressions croissantes exercées par la société en vue d'obtenir plus de transparence et de justice environnementale. Cependant, trop galvaudé, le terme de 'développement durable' suscite la lassitude. Néanmoins, le concept qu'il représente, s'intègre progressivement aux pratiques courantes du monde des affaires.



La mise en œuvre du développement durable

La mise en oeuvre du développement durable est la conséquence logique de l'évolution des pratiques industrielles en matière de gestion environnementale, de prévention de la pollution, de réduction du volume des déchets, de rentabilisation des processus et de désign hautement performant.

Sa dimension socio-économique ainsi que ses effets tant bénéfiques que négatifs sur le bien-être de la société font du développement durable une démarche distincte des processus environnementaux ou de recherche de la qualité habituellement rencontrés dans le monde des entreprises. Le fait d'admettre que le développement durable est capable de générer des avantages concurrentiels, l'élève au rang de facteur d'importance stratégique.

Le développement durable et la direction des entreprises Les équipes dirigeantes des entreprises doivent:

- être responsables de la gouvernance et de la culture de leur entreprise,
- flairer et anticiper le changement,
- anticiper l'évolution des marchés,
- gérer et réduire les risques, et
- veiller à la sécurité financière de l'entreprise et à la sécurité des collaborateurs.

Nombre de ces fonctions ont beaucoup à gagner d'un engagement dans des activités durables, lequel peut se mesurer en utilisant des méthodes tant financières que non financières. Cette démarche est souvent désignée par le terme de 'triple bilan' (économique, social et environnemental).

Risques

Plan humain
- Détérioration des relations avec la clientèle
- Fidélisation et motivation du personnel
- Mauvaise réputation dans le 'voisinage'

Performance
- Manque de ponctualité
- Retards dans les projets
- Préjudice à l'image et à la réputation de l'entreprise
- Efficacité en recul

Conformité
- Réformes nécessaires et législation
- Personnel/parties prenantes et pression de l'opinion publique
- Réactif plutôt que proactif

Coûts
- Amendes et indemnités
- Coûts d'assainissement
- Perte de réputation politique et diminution des financements
- Augmentation des assurances
- Notation financière en baisse

Opportunités

Nouveaux avantages
- Réduire les coûts d'adaptation
- Consommation de matières premières et production de déchets en baisse
- Consommation énergétique en baisse
- Développer la compréhension et l'acceptation des responsabilités par tous afin de maîtriser les coûts

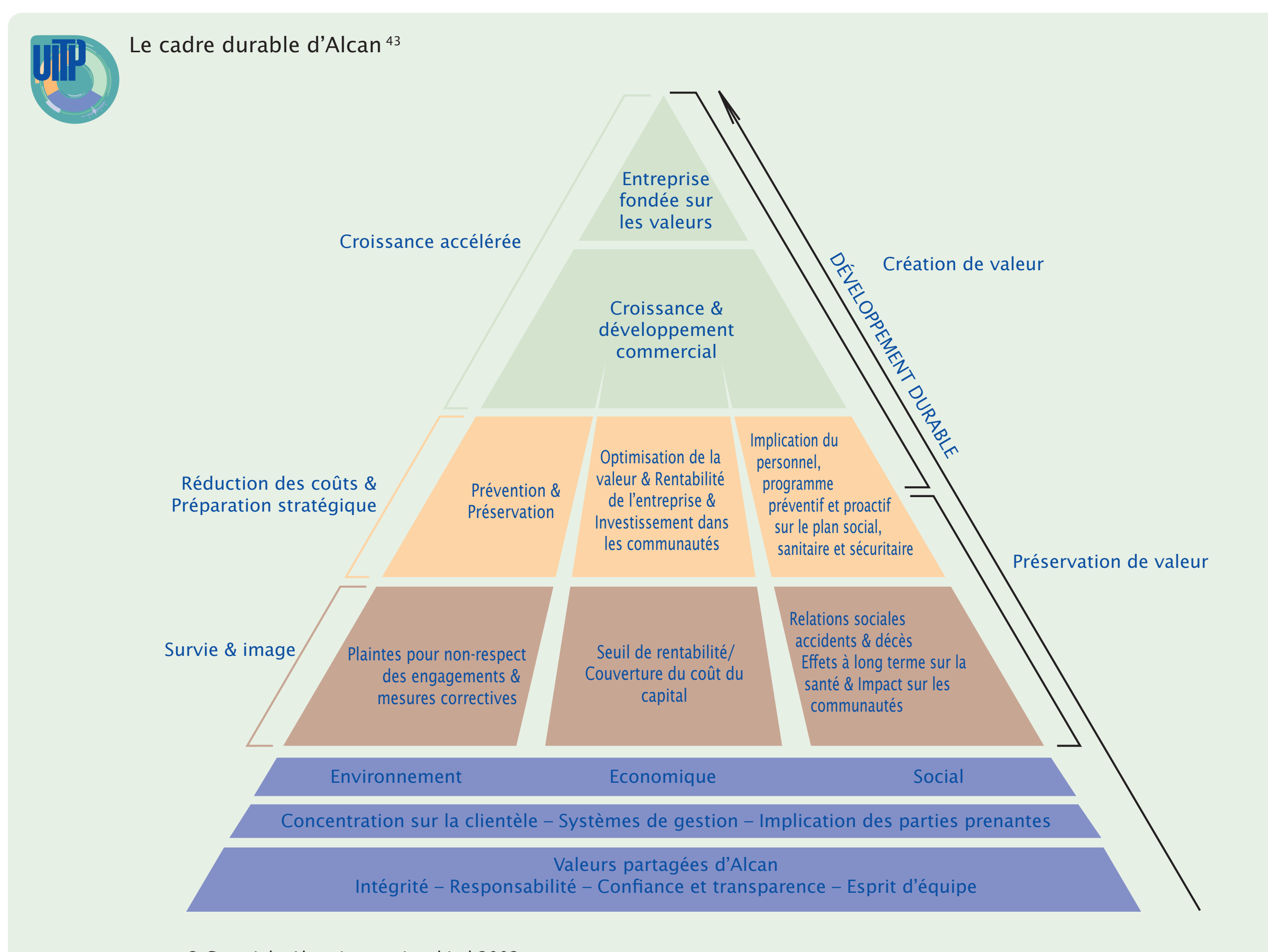
Eviter les risques
- Consolider la licence d'exploitation
- Éviter les contraintes commerciales
- Gérer les risques en procédant à des évaluations et en améliorant le suivi
- Créer la confiance

Créer des opportunités
- Management environnemental sain
- Développer des modes d'exploitation moins onéreux et plus performants
- Développer des alliances et de nouveaux modes de collaboration avec les partenaires
- Tonifier les processus existants

Atouts de leadership
- Améliorer les relations avec les parties prenantes
- Renforcer la réputation de gardien responsable d'une infrastructure de transport coûteuse
- Attirer les ressources, les collaborateurs et les investissements

Alstom Transport, *l'un des principaux constructeurs mondiaux de matériel roulant ferroviaire, a pris le ferme engagement de fournir des produits durables sur le plan environnemental. Une nouvelle approche est actuellement mise en œuvre à l'échelle de l'entreprise. Elle se caractérise par une intensification de la communication à tous les niveaux et par le passage de la théorie à la pratique. De contemplative, l'approche est devenue proactive et préventive.*

Les nouvelles dispositions internes sont les suivantes
- *Un système de gestion prévoyant l'autoévaluation ainsi que des audits internes et externes sur 4 niveaux: environnement, santé & sécurité, et évaluation des risques entrepreneuriaux.*
- *Les performances sont mesurées à l'aide d'indicateurs environnement, santé et sécurité, et discutés trimestriellement avec les directeurs des départements. Des rapports trimestriels suivent la progression des performances et décrivent les évolutions majeures ainsi que des exemples de bonnes pratiques.*
- *Eco-design environnemental; un intranet sur l'éco-design est accessible à l'ensemble du personnel autoformé; modules de formation et d'information environnementales.*
- *La déclaration environnementale de produit obtenue pour les voitures de métro de Hamburger Hochbahn (Allemagne) décrit tous les aspects des performances environnementales de la voiture de métro DT 4.5*



L'optimisation de la valeur étant son objectif premier, Alcan met aujourd'hui l'accent sur la création de valeur dans l'ensemble des décisions de l'entreprise, au lieu de simplement préserver la valeur (évitement de risque et gestion de risque). En 2003, Alcan met en oeuvre un 'système intégré de gestion' (AIMS) constitué de trois éléments: l'optimisation de la valeur, EHS FIRST et l'amélioration continue. L'optimisation de la valeur est l'objectif de base de tous les investissements stratégiques, EHS FIRST regroupe les systèmes de gestion de l'environnement, de la santé et de la sécurité de tous les secteurs d'activité dans un cadre commun, et l'amélioration continue intègre deux approches complémentaires, le Lean Manufacturing et Six Sigma, ayant comme objectif le développement d'une boîte à outils et un langage commun d' 'amélioration continue'.

La gestion des risques et la construction d'une réputation

Le marché mondial ne cesse d'évoluer. De nouveaux risques apparaissent et de nouvelles technologies transforment le marché. En raison des progrès constants réalisés dans le domaine des technologies de l'information et du secteur des communications, les entreprises peuvent facilement étendre leur influence au-delà des limites d'une région. Pour y parvenir, elles doivent cependant adopter une perspective plus internationale lorsqu'elles prennent leurs décisions commerciales.

L'intérêt commercial du développement durable se fonde sur la rentabilité à long terme. Pour autant, il ne faut pas négliger les avantages qu'il procure à court et à moyen terme. L'argument de la durabilité ne sert pas seulement à protéger une entreprise des exigences des parties prenantes pour des raisons de gestion à court terme de sa réputation. En ancrant le développement durable au cœur de leurs stratégies et de leurs opérations quotidiennes, les entreprises innovantes découvrent de nouvelles pistes qui leur permettent d'intégrer le caractère évolutif de ces exigences. Elles doivent s'engager dans un processus d'apprentissage et comprendre qu'un comportement social et environnemental responsable est également nécessaire pour créer les conditions qui garantiront la pérennité de l'entreprise.

Le changement entraînant habituellement une augmentation des risques, il est beaucoup plus facile de s'en tenir aux pratiques commerciales et aux schémas traditionnels. Aujourd'hui, 'Business as usual' n'est plus de mise. Des changements profonds ne cessent de se produire dans tous les secteurs d'activité. Le 'triple bilan' [44] en est un exemple dans le domaine comptable.

La mise en œuvre selon **MTR Corporation Ltd**, *Hong-Kong.*

MTR Corporation Ltd est la première entreprise de Hong-Kong ainsi que l'un des premières entreprises au monde à avoir publier un bilan durable. Le 'Corporation Sustainability Report' annuel de MTR[45] *présente les résultats obtenus par MTR dans le cadre de sa gestion des risques commerciaux clés. Son 4ème rapport durable, publié récemment, illustre les progrès réalisés par l'entreprise en termes d'intégration de la durabilité dans ses activités.*

- *Le chapitre consacré aux risques et aux relations avec les parties prenantes, c'est-à-dire les deux principaux volets de sa stratégie durable, explique comment les risques sont identifiés et catalogués*
- *Le bilan contient une liste explicite des risques commerciaux prioritaires*
- *Il présente les indicateurs servant à évaluer les performances pour chaque risque commercial*

Pour établir le bilan, MTR confronte ses performances avec le système d'indicateurs GRI[46] *pour ne retenir que ceux qui s'appliquent à la gestion interne de l'entreprise. Le programme de développement durable de MTR étant axé sur la gestion du risque d'entreprise, il est essentiel que les indicateurs retenus pour le bilan détaillé décrivent aussi précisément que possible les risques réels encourus par l'entreprise.*[47]

En 2004, MTR a également comparé ses performances calculées en fonction du GRI avec les indicateurs de l'Initiative citoyenne du Forum économique mondiale. Si la concordance entre les deux systèmes d'indicateurs est bonne, c'est encore le système choisi par MTR qui donne les meilleurs résultats. Le bilan est accessible sur le site Web de l'entreprise[47]*.*

Knorr Bremse (KPS), *l'un des leaders mondiaux de la fabrication d'éléments de freins pour les constructeurs de véhicules, a choisi, pour améliorer sa productivité et sa compétitivité, de cibler ses efforts sur l'amélioration du management, la révision des processus d'atelier et la rationalisation des méthodes de travail. C'est ainsi que l'usine berlinoise de Knorr a réduit de 50% les stocks de certaines cellules de fabrication et que la productivité a été améliorée grâce à la maintenance préventive et la formation à de nouvelles compétences.*

Pour Knorr Bremse, la dimension humaine revêt une importance capitale, comme en témoignent les solides programmes de formation mis en place.

- *Politique de leadership en cinq points: fiabilité et franchise; loyauté et respect mutuel; responsabilité et esprit d'équipe; ouverture et confiance; comportement responsable.*
- *Un manuel de leadership est communiqué à tous les responsables de services (le premier l'a été en 2004).*
- *Le cadre d'intégration des 'principes et valeurs de l'entreprise' bénéficie du soutien du conseil d'administration via une équipe interdisciplinaire et fait l'objet d'une réévaluation tous les deux ans.*
- *REX, le programme d'excellence ferroviaire contenant des recommandations pour la gestion des effectifs (BPM Business Process Manual) a été introduit au cours des deux dernières années (2002-4). Tous les processus sont accessibles à l'ensemble du personnel sur l'intranet de l'entreprise et font partie de KPIs*.*
- *La culture de l'excellence est mise en place via des centres de compétences et des responsabilités de management accrues.*

* Key Performance Indicators

Siemens Transportation *a mis en place un système de gestion basé sur les processus appelé LOGO afin d'améliorer la santé, la sécurité et l'environnement des lieux de travail.*

['promis]





En outre, constatant que le potentiel des collaborateurs existants n'était pas optimisé et afin d'attirer plus de collaboratrices féminines dans l'entreprise, Siemens Transportation a également lancé un programme intitulé 'Promouvoir la diversité'.

Translohr *(faisant partie de Translohr Industrie), un fournisseur innovant de matériel roulant basé en France, affiche la Charte UITP dans le lieu de travail de manière à ce que tout le personnel et les employés saisissent l'engagement et la stratégie de développement durable de l'organisation.*





Les organisations de transport public sont habituellement de grandes entités qui occupent un personnel nombreux ou sont responsables d'une manière ou d'une autre d'un grand nombre de collaborateurs. Si traditionnellement, le secteur a toujours donné la priorité à la technique et aux nouvelles technologies, on constate aujourd'hui que l'accent se déplace vers une approche davantage marquée par le concept du service, une évolution qui oblige à mieux comprendre les services dont le public a besoin, et la manière de les lui fournir.

Les coûts salariaux représentant bien souvent 50% des dépenses d'exploitation, il importe que le capital humain des entreprises de transport public soit incité à fournir ce nouveau type de service de qualité à l'ensemble des usagers. Nombre de signataires de la Charte se sont engagés à stimuler cette évolution en formant leurs collaborateurs dans le cadre du pilier social du développement durable afin de leur apprendre comment gérer les contacts quotidiens avec les usagers et les traiter comme des clients appréciés. Si les motivations d'achat des consommateurs ne sont pas très bien comprises, en revanche, il semble de plus en plus évident qu'ils tiennent compte de la réputation d'une entreprise au moment de prendre leur décision d'achat. D'une manière générale, un opérateur de transport public utilise l'argument rationnel du confort, de la fiabilité et du prix pour convaincre les clients d'utiliser ses services. Les arguments psychologiques ne doivent pas pour autant être négligés car ils peuvent être aussi voire davantage convaincants lorsqu'il s'agit d'augmenter la satisfaction et la fidélité de la clientèle. De nombreuses enquêtes montrent que le nombre de gens qui attachent de l'importance à l'éthique d'une entreprise, est en augmentation.

Considéré comme un engagement réciproque avec une partie prenante, l'établissement de relations étroites avec une communauté locale ne se limite pas à la seule organisation d'actions philanthropiques. La culture de responsabilité sociale d'une entreprise incite les collaborateurs à prendre leurs responsabilités au sérieux et contribue à créer un réservoir de bonne volonté entre l'entreprise, sa clientèle et la communauté. De plus, elle favorise la tolérance et le comportement responsable, et peut en outre avoir un impact positif dans d'autres domaines comme la sécurité des usagers et du personnel.

En outre, il ne faut pas oublier que le transport public crée de l'emploi local. En Europe, plus de 570 emplois sont créés à court terme par tranche de 10 millions € investis dans l'exploitation des transports publics et, dans l'année qui suit l'investissement, 314 emplois sont créés par tranche de 10 millions € investis dans les équipements de transport public. [48]

Ce constat parle très nettement en faveur de l'intégration du développement durable dans les entreprises. Cet investissement s'avère payant en temps de crise et contribue à la fidélisation de la clientèle.

UITP

Transdev *qui opère, à Melbourne, Australie, 50% d'un réseau de tram parmi les plus étendus au monde, a instauré un programme pilote d'éco-efficience The Green Depot™ dans 8 dépôts de trams afin de remédier au manque de connaissances de la majorité du personnel en matière de pratiques de travail écologiques et durables.*

1. Constituer des actifs immobilisés et établir des pratiques de travail éco-efficients (par ex. recueillir l'eau de pluie pour le lavage des trams, installer des panneaux photovoltaïques sur le toit, etc.)

2. Des partenariats stratégiques, interentreprises et sociaux (avec des agences gouvernementales nationales et locales ainsi que des ONGs)

3. Communication et éducation du personnel (grâce à des programmes de formation et de participation)

4. Communication vers les parties prenantes externes et positionnement de la marque ; les fournisseurs de produits éco-effcients sont désireux de s'associer à Transdev afin de conjointement faire la promotion de ce projet dans leurs propres forums Industrie.

Les économies compensent les coûts supplémentaires inhérents à l'éco-efficience ainsi que les coûts accrus du personnel destiné à établir, à développer, à implémenter et à surveiller les réductions de coûts et de déchets, à plus long terme.

Le projet The Green Depot™ renforce la position de Transdev en tant qu'opérateur de transport public innovateur ayant un engagement démontrable à l'égard des responsabilités sociales et environnementales.

Création d'emploi et prospérité locale
La fréquentation des transports publics est en augmentation aux Etats-Unis. On enregistre plus de 9,5 milliards de voyages par an. Les entreprises de transport public occupent plus de 350 000 personnes et chaque milliard de dollar investi dans les infrastructures de transport public permet de financer 47 500 emplois. En 2000, la congestion en heure de pointe a coûté, à chaque usager de la route, 1.200 dollars en carburant gaspillé et en perte de productivité. Or chaque dollar investi dans le transport public permet d'en gagner 6. [49]

Des liens avec tous les secteurs d'activité
*Les plans de déplacement conçus pour le personnel des entreprises ont en règle générale pour effet de réduire les déplacements quotidiens en automobile de 10 à 30%. En outre, ils confèrent une aura de dynamisme au prestataire de transport. Les membres de l'UITP sont de plus en plus nombreux à multiplier leurs offres de service en direction des entreprises locales. En Italie, toute entreprise occupant plus de 300 personnes est tenue d'avoir un responsable de la mobilité. L'***ASSTRA** [50] *en a constaté plusieurs exemples.*

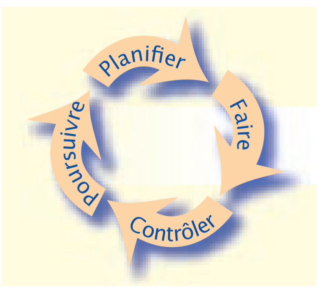
La **SEMITAG** [51] *encourage les entreprises de Grenoble à adopter des Plans de Déplacements Entreprise (PDE) et offre à leur personnel des conditions avantageuses sur le réseau de transport public. Via son Pôle Déplacements, la SEMITAG propose son aide pour élaborer des plans de déplacements et peut négocier la création de services spécifiques (p. ex. navettes d'autobus à certaines heures, adaptation des horaires réguliers, création de nouvelles lignes ou de nouveaux points d'arrêt, formules tarifaires spéciales, etc.) avec les entreprises. En mars 2005, on dénombrait déjà 34 PDE couvrant 21% des entreprises de la région. 25% des quelques 2500 titulaires actuels d'un abonnement annuel sont des gens qui, auparavant, allaient travailler en voiture. La SEMITAG a également créé un PDE pour son propre personnel. Il comprend notamment un club de car-sharing avec site intranet, 50 bicyclettes équipées d'accessoires professionnels, des e-services sur intranet, une participation dans le prix de l'abonnement SNCF. L'objectif interne de la SEMITAG est de réduire ses déplacements en voiture de 10% à l'horizon de juin 2006.*

Le Baromètre du transport public suédois
Inauguré en décembre 2000, le Baromètre du transport public suédois est aujourd'hui utilisé par l'ensemble des autorités de transport public. Dans un marché en perpétuelle mutation, ce dispositif a été conçu afin de créer un lien 'en ligne' entre les autorités organisatrices et la clientèle des transports publics, et ainsi, de fournir une base solide pour le processus décisionnel. Ce concept unique prévoit la collecte permanente d'informations sur les attitudes et les comportements du marché (de la clientèle) et la présentation en temps réel de ces données sur un site Web sécurisé. De 100 à 150 interviews téléphoniques sont réalisés chaque mois pour le compte de chaque autorité organisatrice participante. Ces données permettent d'analyser les réactions de la clientèle et du marché aux campagnes et initiatives ainsi qu'aux modifications saisonnières et aux perturbations imprévues dues aux intempéries, aux pannes, etc. Ces données représentent des informations à la fois précieuses et pertinentes sur la situation du marché.

Le développement durable doit être un objectif stratégique

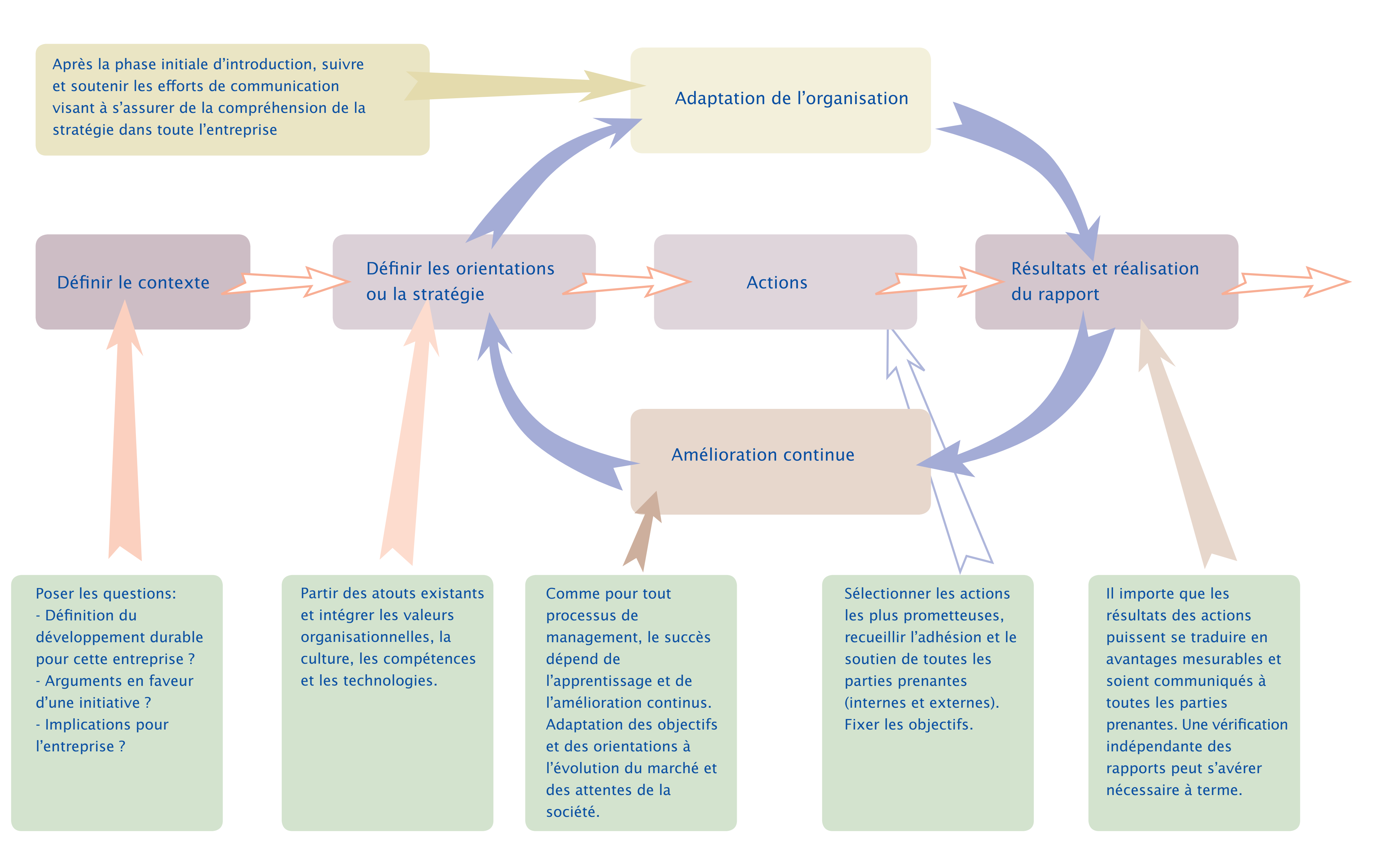
Le système de gestion élémentaire Plan-Do-Check-Advance (planifier-faire-contrôler-poursuivre) représente un cadre efficace pour une approche stratégique du développement durable. Les quatre étapes du système constituent la structure permettant d'identifier les risques et les opportunités correspondantes, de déterminer les motivations d'une action éventuelle, de développer une stratégie adéquate, de lancer l'action prévue et d'en évaluer les résultats.

La plupart des entreprises ont déjà mis en place des processus de gestion et établissent déjà des rapports partiels sur plusieurs aspects essentiels liés au développement durable. Quand c'est possible, ces processus et rapports existants doivent être intégrés dans le nouveau système afin de créer une structure cohérente et mettre davantage en évidence les efforts déjà consentis par l'entreprise.



Nombre de signataires considèrent ce système comme l'un des avantages de la Charte UITP car il leur a permis de 'récupérer' l'acquis qui ne faisait pas encore l'objet d'un rapport et privait ainsi leur entreprise d'un atout supplémentaire. L'application du système a parfois permis aux entreprises d'identifier quelques initiatives précieuses, efficaces et porteuses de valeur ajoutée, mais dont la portée réelle n'avait été qu'imparfaitement reconnue jusqu'alors.

La démarche du développement durable et ses étapes



Evaluation et rapport

L'efficacité de la gestion est tributaire de l'intégration efficace des valeurs clés d'une entreprise dans les pratiques de tous les jours. La présentation d'un rapport contribue de façon vitale à améliorer non seulement la communication, mais aussi la crédibilité de l'entreprise et les rapports de confiance avec ses parties prenantes. Elle permet de renforcer la transparence et la responsabilité aux yeux des parties prenantes clés et représente une base solide pour dialoguer avec elles et s'investir dans ce type de relations. Ces parties prenantes peuvent être internes, comme les collaborateurs ou les fournisseurs, ou externes, comme les clients, la communauté locale, les investisseurs, les régulateurs et autres décideurs.

L'établissement d'un rapport a aussi pour effet de rehausser la réputation, ce qui, sur le long terme, valorise la marque, stimule la fidélité de la clientèle et du personnel, et accroît la part de marché de l'entreprise. Toutefois, les bilans financiers traditionnels sont habituellement rétrospectifs dans la mesure où ils fournissent des informations sur les performances et les résultats passés. Face aux inquiétudes croissantes des parties prenantes, l'efficacité à long terme, comme signalé précédemment, ne résulte plus seulement des résultats financiers mais aussi des performances sociales et environnementales de l'entreprise.

Le rapport durable traduit la volonté d'une entreprise de s'occuper de questions urgentes mais difficiles, et constitue un instrument de premier choix pour construire une réputation et obtenir le soutien des parties prenantes. La mise en place des processus requis pour établir un rapport formel, permet souvent d'identifier les secteurs pouvant être rendus plus efficaces et incite tous les départements à améliorer leurs performances afin de réaliser les objectifs stratégiques de l'entreprise.

Les décisions responsables ont tendance à donner de meilleurs résultats car elles ont plus de chances d'être cohérentes et conformes aux règles existantes que les décisions arbitraires. C'est pourquoi les rapports durables doivent être considérés comme des instruments destinés à mettre davantage en évidence l'entreprise elle-même et à encourager l'innovation et l'amélioration continue tout en stimulant la réflexion et les performances novatrices.

UITP

Tous les acteurs de la mobilité sont représentés au sein de l'UITP. Ainsi, la province hollandaise de **Gelderland** *est la première autorité régionale signataire de la Charte. Ses 5 objectifs stratégiques sont notamment de stimuler l'utilisation des transports publics (en particulier dans le cadre des loisirs), améliorer le réseau et introduire des technologies innovantes. On peut citer comme exemple l'existence d'un réseau d'arrêts de bus de qualité équipés de râteliers à bicyclettes et des programmes de gestion de la mobilité mis en oeuvre par des entreprises et des autorités locales. La commune d'Apeldoorn va bientôt prendre livraison d'un nouvel autobus hybride diesel-électrique léger baptisé 'Le soupir' qui consomme moitié moins qu'un bus classique. De plus, lorsque le générateur est sollicité, le niveau de bruit passe de 75 DB à 55 DB seulement. Enfin, il ne produit que 10% d'émissions polluantes par rapport aux bus classiques.*

La mise en oeuvre du développement durable n'est pas chose aisée pour les acteurs du secteur du transport public. De plus, il existe sur le marché une diversité de normes, de certifications et de systèmes. Si l'on établit un rapport annuel, c'est en partie parce qu'on souhaite publier des informations intéressantes et positionner les performances de l'entreprise sur le marché mondial. Pour faire rapport sur leurs performances durables, les entreprises doivent avoir la possibilité de combiner utilement les données qu'elles recueillent déjà (performances économiques, qualité, environnement, santé, sécurité) avec de nouveaux éléments, plutôt que de développer des processus nouveaux, coûteux et compliqués.

La Commission du Développement durable de l'UITP a créé un groupe de travail chargé d'élaborer un ensemble d'orientations et d'indicateurs internationaux pour le secteur. [52]

Le contenu du rapport durable ainsi que les modalités et le moment de son établissement sont autant de points essentiels à prendre en considération

Les entreprises qui ont décidé de publier un rapport durable, doivent tout d'abord définir une stratégie; les autres étapes sont l'évaluation et le suivi des performances.

Il faut éviter de faire rapport pour faire rapport. L'entreprise doit définir avec précision l'auditoire visé, et les informations figurant dans le rapport doivent être exposées de manière claire et transparente pour tous les lecteurs. Ces données doivent porter sur ce qu'il importe de savoir et non sur ce qu'il est facile d'obtenir. Par contre, des informations incomplètes mais bien expliquées peuvent aussi être utiles. Inversement, des statistiques détaillées qui ne répondent pas aux interrogations des parties prenantes, compromettent la confiance et entament la crédibilité de l'entreprise.



Plusieurs signataires de la Charte ont obtenu la certification EMAS (Système européen de management environnemental et d'audit) [53]*. Ce système d'audit rigoureux contrôle la performance environnementale de tous les types d'organisation.*

KVB, Kölner Verkehrs-Betriebe AG, *qui transporte quelque 242 millions de passagers par an dans l'agglomération de Cologne, exploite le premier système de tramway d'Allemagne certifié EMAS. Depuis lors, d'autres réseaux allemands ont obtenu cette certification.*

La certification EMAS s'obtient en appliquant un système de management environnemental s'appuyant sur un manuel. Elle impose

- *la réalisation d'audits internes conformément aux prescriptions EMAS,*
- *le contrôle des installations par un vérificateur agréé, et*
- *la publication d'une déclaration environnementale et d'un rapport environnemental.*

Transport for London, (TfL) *a la responsabilité de tous les modes de transport utilisés dans la capitale britannique. Aussi, la seule collecte de données et d'informations relatives à l'environnement pose déjà problème. C'est pourquoi une nouvelle approche plus fine faisant appel à une structure de coordination a été récemment mise en place. Chaque département est responsable de la gestion de ses questions environnementales pour laquelle elle est aidée par des collaborateurs professionnels locaux. Le Group Transport Planning & Policy (GTPP) a pour mission de coordonner l'établissement du rapport environnemental de TfL et le suivi des progrès réalisés dans ce domaine. Le GTPP anime un forum environnemental interne dénommé Environmental Liaison Group (ELG) qui a pour mission d'échanger des informations et des meilleures pratiques et de coordonner des projets, des programmes et des processus. L'ELG se compose de représentants de toutes les directions de TfL.*

Dans son rapport environnemental 2004, TfL fait état de progrès réalisés par rapport à dix objectifs environnementaux. Ces objectifs ressortent des cinq stratégies environnementales du maire de Londres (qualité de l'air, énergie, bruit ambiant, biodiversité et déchets municipaux) et de l'impact des activités de TfL sur les ressources, les zones bâties et la qualité de l'eau et des sols.

Les objectifs sont répartis sur trois niveaux en fonction de l'ampleur de l'impact environnemental de TfL, de ses possibilités d'action et de maîtrise des processus polluants, et de l'étendue de l'impact au sein de TfL. Les trois objectifs clés de TfL, c'est-à-dire ceux qui concernent les domaines où l'impact environnemental ou la capacité d'intervention de TfL sont les plus forts, sont la qualité de l'air ; l'utilisation de l'énergie et les émissions de dioxyde de carbone (CO_2) ; et les bruits et vibrations.

Les données de base correspondant à chaque indicateur de performance représentent la contribution de TfL. En outre, TfL coopère avec le conseil municipal de Londres [54] *afin d'intégrer ces données de base et ces indicateurs dans le contexte plus général de la vie urbaine londonienne et de comparer sa contribution pour chaque indicateur à celle du secteur du transport en général et celles de l'ensemble des autres sources de pollution affectant la capitale britannique.*

Exemples d'évaluation de performance environnementale

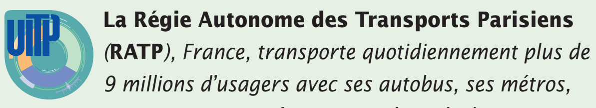
Niveau	Objectif environnemental	Indicateur clé de performance
1	Réduction des émissions polluantes dans l'atmosphère	▪ Emissions de NO_2 en tonnes par passager/km modal ▪ Emissions de PM_{10} en tonnes par passager/km modal ▪ Emissions de SO_2 en tonnes (stationnaire)
1	Réduction de la consommation d'énergie, mise en oeuvre de mesures efficientes et utilisation accrue de sources d'énergie renouvelable afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre	▪ Emissions de CO_2 en tonnes par passager/km modal ▪ Pourcentage des énergies renouvelables (de la consommation d'électricité)
1	Réduction des bruits et vibrations par la promotion de l'utilisation de modes de déplacement et de véhicules moins bruyants, réduction du bruit émis par les véhicules et contrôle des niveaux sonores du transport dans les endroits sensibles	▪ Nombre de plaintes ▪ Nombre de plaintes écrites ▪ Enquête en cours: - % du réseau routier revêtu d'enrobé mince (rues) - Nombre / proportion de parcelles exposées aux bruits du trafic routier et des circulations ferroviaires à l'intérieur d'une bande de fréquences donnée
2	Réduction de la consommation de ressources, mise en oeuvre de mesures efficientes et identification des lieux de consommation des ressources, réduction des effets négatifs sur l'environnement via achats et marchés publics donnant la préférence aux produits écologiques	▪ % des matériaux et produits recyclés pour les 10 premiers fournisseurs de l'exercice 2004/05, en termes de coût et en volume ▪ % des matériaux et des produits recyclés pour les principaux groupes de produits de l'exercice 2004/5, en termes de coût et en volume ▪ Nombre et % de toners recyclés achetés (total et capacité moyenne normalisée) ▪ Tonnage et % de papiers recyclés achetés (total et capacité moyenne normalisée)
2	Préservation et, le cas échéant, amélioration de la qualité des zones bâties	▪ Répartition des délits environnementaux par mode (sources : enquêtes de satisfaction de la clientèle et enquêtes de clients mystères) ▪ Statistiques de délits environnementaux provenant de BVPI 199/ENCAMS (rues)
2	Réduction de l'impact des déchets produits et ses sous-traitants obtenue par diminution de la consommation et encouragement au réemploi et au recyclage	▪ Tonnes de déchets commerciaux et industriels : en passager/km ▪ % de déchets commerciaux et industriels recyclés ▪ Tonnes/litres de déchets spéciaux : totaux et % recyclés
2	Promotion du transport durable de déchets	▪ En attente de finalisation de la stratégie en matière de fret (date des premiers résultats)
3	Préservation et, si possible, amélioration de la qualité de l'environnement naturel	▪ % des emprises non bâties qui ont fait l'objet d'une enquête de biodiversité
3	Réduction des émissions de polluants affectant les sols et les eaux	▪ Nombre d'incidents environnementaux (sols et eau) ▪ Nombre de sites terrestres contaminés et assainis
3	Réduction de la consommation des ressources en eau et mise en oeuvre de mesures efficientes	▪ M^3 d'eau consommés totaux par passager/km modal ▪ M^3 d'eau consommés par occupant (emprises et installations du groupe)

(Provenant de l'exemple de Transport for London)

Depuis fin 2003, **Stadtwerke Augsburg Verkehr GmbH**, *Allemagne, accomplit les différentes étapes du processus de certification EMAS. Elle a élaboré un programme environnemental et défini les mécanismes d'établissement du rapport. Elle a récemment effectué son premier audit environnemental,*
5 objectifs ont été définis:

- *Réduction des dépenses de 20% via l'amélioration des processus de management ;*
- *Service plus attractif (nouvelles lignes, création d'une plate-forme de mobilité sur le site de la gare ferroviaire, etc.) ;*
- *Réduction des émissions par la modernisation de la flotte de bus – à l'horizon 2007, 60% des bus seront conformes à la norme Euro V et 60% rouleront au gaz naturel. Réduction des émissions de particules de 80%, et des émissions de NOx et de CO de 60% ;*
- *Réduction de la consommation énergétique de 10% et utilisation plus intensive des sources d'énergie renouvelables ;*
- *Réduction du volume d'eaux usées.*

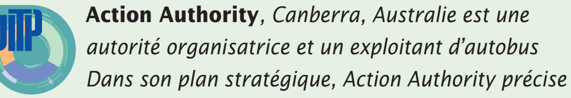
*Les déchets et l'eau sont au cœur des performances environnementales d'***Ansaldo Breda**, *un constructeur italien de matériel roulant. Au terme de divers efforts, il a atteint ses objectifs environnementaux, c'est-à-dire récupérer 10% de ses déchets industriels et réduire sa consommation d'eau de 2% en deux ans (2001-2003).*



La Régie Autonome des Transports Parisiens *(***RATP***), France, transporte quotidiennement plus de 9 millions d'usagers avec ses autobus, ses métros, ses tramways et son RER. L'entreprise s'est résolument engagée en faveur du développement durable. Elle possède l'une des flottes d'autobus les plus écologiques d'Europe et surveille étroitement ses performances. Elle s'est fixée pour objectif d'obtenir la certification ISO 14001 pour l'ensemble de ses installations d'ici à 2010. Au rythme de 15 nouveaux sites par an, la RATP espère obtenir la certification pour 60% d'ici la fin 2007.*

La RATP a identifié cinq thèmes clés pour l'établissement de son bilan environnemental: installations et équipements, management et direction, efficience environnementale, performance économique et bilan social/performances environnementales.
Elle a constaté que l'efficacité énergétique du transport public était 3 fois plus élevée par passager que celle de l'automobile. Faible consommateur d'espace, le transport public parisien ne produit que 4% de la pollution, 2% du CO_2 et 5% du bruit mesuré dans la capitale.





Action Authority, *Canberra, Australie est une autorité organisatrice et un exploitant d'autobus Dans son plan stratégique, Action Authority précise que ses valeurs sont les suivantes:*
- excellence de son service à la clientèle ;
- aide aux personnes handicapées ;
- rapports harmonieux entre son personnel, les syndicats et sa direction ;
- diversité sur les lieux de travail ;
- lieu de travail convivial et climat d'entraide ;
- sécurité du système de transport ;
- accessibilité durable ;
- optimisation des ressources ;
- comportement responsable vis-à-vis de l'environnement.

Action Authority a également pris des engagements dans les domaines de l'innovation, de la transparence et de la responsabilisation, et adopté une stratégie axée sur les performances.
Les priorités stratégiques pour 2005-2007sont les suivantes:

- *augmentation de la fréquentation (objectif visé : +1% par rapport à 2004-2005) ;*
- *amélioration de la durabilité économique (évaluation des performances et renforcement de l'efficacité du service au niveau de la clientèle), diversité, créativité et innovation (au niveau du personnel), optimisation de l'utilisation des ressources et processus d'amélioration continue ;*
- *amélioration de la durabilité environnementale.*

Le volet social du développement durable requiert une approche intégrée. Le capital humain des entreprises de transport public se compose de parties prenantes internes et externes. Nombreux sont les signataires de la Charte qui peuvent faire état de leur engagement vis-à-vis de leurs personnels et qui ont également créé des liens solides avec les communautés locales.

Hamburger Hochbahn *(Allemagne) a développé un 'Lernlanskarten' c'est-à-dire un support didactique destiné à communiquer la stratégie de Hamburg Hochbahn pour 2010 et à aider le personnel à comprendre l'évolution du marché. Une enquête a permis d'établir que 85 % des effectifs comprenaient à présent les objectifs stratégiques de l'entreprise.*

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, *le plus grand réseau de tramways d'Allemagne, s'enorgueillit d'un système de consultation sociale comportant de nombreuses fonctions utiles. En 2003, 179 personnes y ont eu recours pour diverses questions liées au travail lui-même, aux problèmes consécutifs aux accidents de travail, à des problèmes familiaux, d'endettement, etc. En 2003 également, l'organisation d'une série de tables rondes consacrées aux femmes a révélé la nécessité de recruter un nouveau responsable pour s'occuper des problèmes spécifiques des collaboratrices. LVB s'efforce en outre d'étendre les services destinés à son personnel. Ainsi, le réfectoire du personnel peut aujourd'hui fonctionner comme un service de traiteur pour des naissances, des mariages ou des réunions sportives.*

VAG Nuremburg *(Allemagne) a mis en place un système destiné à intégrer les suggestions du personnel. C'est ainsi que sur un total de 84 suggestions, 23 nouvelles idées ont été adoptées et ont ainsi permis à l'entreprise de réaliser une économie de 54 000 €. Le personnel a été récompensé par des prix d'une valeur totale de 9 500 €.*
De nouvelles formations et de nouveaux modes de communication pour équipes ont été mis en place. Par ailleurs, les nouvelles procédures et règles de sécurité introduites en 2003 tiennent compte des besoins tant émotionnels que rationnels du personnel.
Les heures de travail des collaborateurs de plus de 60 ans accomplissant des tâches physiques éprouvantes, ont été réduites. Un programme complet de réhabilitation après accident de travail a été mis en place.

Le réseau a remporté le prix de l'année européenne des handicapés attribué par le CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) et par l'UITP pour son accessibilité aux handicapés. Par exemple, toute la signalétique est en braille et nombre de stations sont équipées d'ascenseurs et de rampes d'accès destinés aux personnes à mobilité réduite.

Merseytravel *(Royaume-Uni) a pour mission de fournir un réseau de transport public intégré améliorant la qualité de la vie à Merseyside.*
Les principes clés qui conditionnent sa stratégie sont les suivants:
- le développement durable
- la probité environnementale
- la responsabilité publique
- la participation
- le partenariat
- l'éducation

Le volet social est fermement ancré dans sa stratégie. L'équipe 'Community links' a pour mission de favoriser le rapprochement entre l'entreprise, son personnel et la communauté locale. Elle a développé une série de projets communautaires ambitieux concernant la sécurité des déplacements, le vandalisme, l'éducation, la promotion des jeunes. Elle s'est aussi fortement investie dans l'établissement de contacts avec les groupes ethniques, les minorités religieuses, etc. [55]

Brisbane Transport [56] *(Australie) défend l'égalité pour tous. Brisbane Transport, un exploitant de dessertes d'autobus dans l'Ouest australien, a mis en oeuvre une stratégie destinée à assurer un développement durable écologique (et assortie d'un programme de formation). L'entreprise veut s'assurer que les décideurs sont attentifs à cette question. Les cinq principes suivants ont été définis:*
- *Processus décisionnels intégrant des considérations environnementales, économiques et sociales à court et à long terme;*
- *Equité intergénération future, préservation et amélioration de la santé, diversité et productivité de l'environnement;*
- *Equité intergénération actuelle et partage équitable des ressources et des opportunités au sein des différents groupes nationaux et entre eux;*
- *Application du principe de précaution et gestion adéquate des risques de dommages graves ou irréversibles;*
- *Préservation de la diversité biologique et de l'intégrité écologique;*
- *Internalisation des coûts externes (c'est-à-dire la prise en compte des coûts réels et de l'ensemble des coûts de cycle de vie, du stade de la production à celui de l'élimination).*

Au-dessus de la surface de l'eau:
- Aspects microéconomiques (niveau des entreprises)
- Recettes
- Dépenses
- Coûts / bénéfices

En dessous de la surface de l'eau:
- Aspects macroéconomiques (niveau de la société)
- Produit intérieur brut (local et national)
- Assiette fiscale
- Justice et égalité
- Emploi / instruction
- Marché de l'emploi
- Effets locaux
- Sécurité routière
- Durée des déplacements
- Réduction de la consommation énergétique
- Intensité et congestion du trafic routier
- Zones résidentielles attrayantes (maisons / appartements)
- Environnement
- Santé
- Services publics destinés au bien-être collectif

Vers une meilleure qualité de vie

Notre capacité à changer nos habitudes de consommation actuelles et, en particulier, nos habitudes de mobilité.
Le produit intérieur brut (PIB) mondial a triplé au cours des trente dernières années et pourtant, les inégalités de revenu n'ont pas disparu. Le fait que 78% des habitants de la planète sont considérés comme pauvres selon les critères internationaux démontre que les richesses et les investissements mondiaux ne sont pas répartis de manière équitable. En outre, les ressources nécessaires au développement global proviennent, dans une large mesure, des pays en développement.

Il semblerait que le PIB, l'indicateur principal et le plus utilisé pour mesurer la santé de l'économie et l'activité, pourrait ne pas être le meilleur instrument d'appréciation de la durabilité réelle. Aux Etats-Unis, pays dont le PIB est le plus élevé au monde, le bonheur n'a pas progressé au même rythme que cet indicateur...

Le monde actuel nous donne accès à une diversité impressionnante de contacts et d'informations, mais c'est aussi un monde où les atteintes à l'environnement, les tensions sociales et la sécurité financière à long terme inquiètent de nombreux citoyens.

Il faut trouver de nouvelles voies

La quasi-totalité des économies mondiales sont toujours programmées pour la croissance dans la plupart des domaines: croissance démographique, de l'espérance de vie, de l'accès à l'information, des investissements, du choix de produits, etc... Nombreux sont les responsables politiques qui placent la croissance au cœur de leurs stratégies politiques et qui l'utilisent comme moteur principal pour stimuler la consommation et le plein emploi. Pourtant, il est difficile voire impossible de concilier totalement croissance, d'une part, et préservation de l'environnement et justice social, d'autre part. Et, de fait, l'argument le plus souvent avancé pour s'opposer à la mise en oeuvre des objectifs de Kyoto, est la charge financière qu'elle représente pour l'industrie.





Le transport public est vital pour le développement futur

Il a beaucoup été question de dissocier le développement du transport de la croissance économique. Or cette séparation n'est possible qu'en intégrant les coûts externes dans les comptes du transport. Parmi ces coûts, les plus élevés sont ceux qui résultent des effets négatifs du transport sur le plan social et environnemental. Or ce sont ces effets qu'il est plus difficile de corriger.

Il faut s'entendre sur un 'terrain de jeu' équitable. Une transparence accrue dans le domaine des financements et des subsides renforcerait l'attrait des gros besoins en capitaux du transport public aux yeux des investisseurs tant publics que privés. A court terme, les gouvernements doivent mettre en œuvre des politiques et des mesures incitatives car elles sont nécessaires pour changer les comportements actuels. Ce constat s'applique tant aux pays développés qu'aux pays en développement où rien n'incite les populations à opter pour un autre mode de déplacement que celui, emprunté au monde industrialisé, de la voiture particulière.

Subsides et coûts externes en Europe

Coût de la congestion, de la pollution de l'air et des accidents de la circulation [57]	Chiffre d'affaires total y compris les investissements dans les équipements de transport public européens	Part du PIB par habitant gaspillée du fait de la congestion, de la pollution de l'air et des accidents de la circulation
€ 560 milliards	€ 120 milliards	€ 1240

Concrétiser le changement

L'importance du transport individuel motorisé est surestimée et les possibilités de le réduire, sous-estimées. Selon l'Eurobaromètre, 50 % des citoyens de l'Union européenne estiment que les décideurs les croient plus favorables à la voiture qu'ils ne le sont en réalité, mais qu'une évolution ne pourra intervenir que s'il existe une alternative attrayante.[59]

Même si l'on tient compte des atouts incomparables de la voiture en termes de flexibilité et de liberté, le transport public demeure un service essentiel au niveau de la mobilité urbaine actuelle. Aujourd'hui, le transport public fait mieux que les autres modes motorisés en termes d'efficacité énergétique et d'occupation d'espace par passager. Il est aussi la solution de transition idéale en attendant que les technologies propres s'imposent sur tous les continents et apportent le surcroît de performances qu'on en attend.

La technologie ne peut plus être considérée comme un obstacle. Les technologies propres sont bien développées mais leur faible diffusion les rend encore coûteuses. L'exploitation d'autobus équipés de filtres à particules et roulant au gazole propre permet de réduire la pollution locale à des niveaux acceptables et il est tout à fait possible, à l'heure actuelle, d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO_2, de NOx, et de SOx avec des moteurs plus petits et d'autres perfectionnements techniques.

Les émissions produites par les transports urbains ferroviaires et les véhicules électriques sont déjà voisines ou égales à zéro. Il ne reste plus aux autorités qu'à fournir une électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables pour éliminer les derniers effets environnementaux de ces modes de transport de grande capacité. Déjà de 3 à 7 fois supérieure à celle des modes de transport individuel motorisé, l'efficacité énergétique par passager du transport public pourrait être encore améliorée si davantage de citoyens décidaient d'utiliser ce dernier.

A New York, la fréquentation des transports publics permet d'économiser 94 millions de tonnes de CO, 14 millions de tonnes d'hydrocarbures et 1,5 millions de tonnes de pollution. [59]

L'efficacité du transport public a des répercussions quotidiennes sur le vie de nombreuses personnes. En fait, la qualité de vie de ces dernières profite directement du service de mobilité offert par le transport public.

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) prévoit que d'ici à 2030, la planète comptera plus de 23 mégapoles de plus 10 millions d'habitants, dont 18 dans les pays en développement. Considérées comme des agglomérations de taille moyenne, les villes chinoises de 4 à 6 millions d'habitants s'étendent rapidement. Nombre d'entre elles construisent de nouveaux ensembles immobiliers trop décentrés pour les déplacements à vélo et mal desservis par les transports publics. Leurs habitants auront donc besoin d'une voiture pour se déplacer et ce, même pour de courts trajets indispensables ou pour aller faire leurs courses.

L'on estime à 30 millions le nombre de personnes qui habiteront le delta de la rivière des Perles (Chine) [60] *– Les prestataires de services de transport doivent poser les questions suivantes*

- *Comment ces gens se rendront-ils à leur travail et à quel prix?*
- *Le mode transport qu'ils utiliseront, sera-t-il sûr et équitable pour tous les membres de la société?*
- *Où prendra-t-on l'énergie pour les transporter?*

Ce type de questions interpelle également les gouvernements et les décideurs – que doivent faire les gouvernements pour s'assurer que l'éthique est sauve et comment les rendre responsables de leurs décisions?

Enfin, il faut aussi s'interroger sur le type d'entreprises auxquelles sera confiée la mission de transporter la masse de gens vivant dans les régions urbanisées sans compromette la sécurité et l'environnement. Celles qui sont déjà prêtes à assumer leurs responsabilités, à présenter des bilans transparents et à évaluer leurs performances, auront plus de chances d'être les transporteurs de l'avenir que celles qui n'en sont pas encore là.

En sa qualité de représentant du secteur et de ses membres signataires de sa Charte, l'UITP formule les recommandations suivantes destinées à améliorer les conditions de réalisation du développement durable, et invitent les responsables politiques et les décideurs à:

- encourager le transfert modal au profit du transport public, le mode de déplacement urbain et régional le plus sûr et le plus respectueux de l'environnement, en augmentant les investissements visant à faire du transport public une alternative concurrentielle, attrayante et sûre aux modes de déplacement individuels,
- maîtriser la consommation d'énergie en intensifiant la fréquentation du transport public souterrain et de surface, un mode transport efficace sur le plan énergétique,
- reconnaître, et coopérer avec les acteurs du transport afin de faire reconnaître, l'utilité de la contribution du transport public à la réduction des niveaux nationaux d'émission de CO2, de gaz à effet de serre et de polluants locaux,
- reconnaître la contribution du transport public à la cohésion sociale et aux économies locales, et
- coopérer avec l'ensemble des acteurs de la mobilité afin de sensibiliser davantage le public aux caractéristiques environnementales excellentes du transport public ainsi qu'à ses bonnes performances en matière de sécurité.

Il convient en particulier:

- de revoir les politiques de l'énergie et du transport afin d'augmenter les investissements destinés à intensifier la fréquentation des transports publics dans le monde entier,
- d'attribuer la priorité ainsi que des couloirs réservés au transport public de façon à renforcer sa ponctualité, son confort et son efficacité opérationnelle,
- de promouvoir un urbanisme encourageant l'utilisation, en toute sécurité, de l'ensemble des modes durables en instaurant la continuité entre le transport public, d'une part, et la marche à pied et la bicyclette, d'autre part,
- d'établir et faire respecter des limitations de vitesse et des mesures de ralentissement du trafic à l'échelon local,
- de faire prendre davantage conscience de l'importance de la sécurité routière et de la nécessité d'une formation de haut niveau pour tous les conducteurs, quel que soit le type de véhicule utilisé, et
- d'appliquer les politiques de stationnement avec détermination, s'agissant d'un instrument simple à utiliser pour modifier les comportements.

Concernant les mesures de performances et le processus de la Charte, l'UITP encourage les entreprises à publier, mesurer et surveiller leurs performances et leur contribution aux objectifs globaux du développement durable.

Le présent rapport démontre que de réels efforts sont entrepris au sein du secteur afin d'augmenter les performances et de permettre au transport public de fonctionner comme un excellent complément aux autres modes de transport, offrant ainsi aux citoyens du monde entier un éventail de choix leur assurant une grande qualité de vie dans un environnement sain et sûr.

Le développement durable *concerne la recherche du bon équilibre entre la croissance économique, la justice sociale et la préservation de l'environnement.*

Un progrès social tenant compte des besoins de chacun*. Tout le monde doit pouvoir profiter du développement de la prospérité et d'un environnement sûr et non pollué. Des mesures doivent être prises afin d'améliorer l'accès aux services, remédier au problème de l'exclusion et réduire les effets nuisibles de la pauvreté, des logements insuffisants, du chômage et de la pollution sur la santé. Les besoins actuels de ceux qui ont le choix ne peuvent être satisfaits au détriment des autres, y compris des populations des autres parties du monde, et des générations futures du monde entier.*

L'utilisation avisée des ressources naturelles*. Il ne s'agit pas d'interdire tout usage des ressources non-renouvelables comme le pétrole ou le gaz, mais de veiller à ce qu'elles soient utilisées efficacement et que des sources alternatives soient développées afin de pouvoir prendre le relais le moment venu.*

Les ressources renouvelables doivent être produites et utilisées de façon à ne pas en compromettre l'exploitation future ou à ne pas provoquer de dégâts ou de pollution.

Le maintien de niveaux élevés et stables de croissance et d'emploi *de façon à permettre à tous de bénéficier d'un niveau de vie élevé et de possibilités d'emploi plus étendues. La plupart des pays se reposent sur les échanges commerciaux dans un monde en rapide mutation et, pour prospérer, les entreprises doivent produire des biens et des services de qualité recherchés par les consommateurs du monde entier et à des prix que ces derniers sont disposés à payer. Pour parvenir à ce résultat, les collaborateurs doivent posséder les formations et les compétences nécessaires au 21ème siècle, les entreprises doivent être disposées à investir et il doit y avoir une infrastructure pour les soutenir.*

Les agglomérations urbaines sont des pôles de développement économique et de création de richesses mais elles ne seront efficaces que si elles disposent de réseaux de transport public performants.



Quelques statistiques provenant d'une sélection de membres UITP engagés à la Charte UITP (Uniquement les opérateurs de transport public et les statistiques de 2003 et 2004)

	Nombre total de passagers transportés	**Modes de transport**	**Nombre total d'employés**	**Véhicule km (million)**
ATAC, Agenzia per i Trasporti Autoferrotranviari del Comune di Roma, Italie (Population 2,8 millions)	Bus Urbain 873 millions par an Métro 267 millions par an Tram 46 millions par an Nombre total de voyages effectués, par jour, dans la ville de Rome 5,6 millions	Bus Métro Tram	ATAC S.p.A. 865 Met.Ro S.p.A. 2 662 Trambus S.p.A. 8 794	Bus 141 km/an Métro 31 km/an Tram 5,6 km/an
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Berlin, Allemagne	900 millions par an	Rail - Métro - Tram Bus	28 098	
Compagnia Trasporti Pubblici, CTP Naples, Italie 1.7 millions personnes par jour utilisent les transports publics dans cette région, 64% les bus et 36% le rail	34 millions par an	Bus (flotte totale 477) 6 trolleybus hybride/bi-mode augmentant à 11 durant la période 2005/6 50 gaz naturel	1 896	24,86 km Bus
Land Transport Authority, Singapore	5.1 millions quotidiennement par bus, trains et taxis			
MTR Corporation Ltd, Hong Kong	842 millions par an	Rail - Métro - Tram	6 555	130 km/an
New York City Transit, MTA, USA New York a une des densités de population les plus élevées aux Etats-Unis, soit 23 000 habitants par mile carré	2,1 milliards par an 7,2 millions par jour	Rail - RER (Réseau Express Régional) - Métro - Tram Bus 4200	48 456	

	Nombre total de passagers transportés	Modes de transport	Nombre total d'employés	Véhicule km (million)
RATP, Régie Autonome des Transports Parisiens, France	9 millions par jour	Rail - RER (Réseau Express Régional) - Métro - Tram Bus	43 000	
Société de Transports Intercommunaux de Bruxelles, Belgique	240 millions par an	Réseau de 500 Km 3 lignes de métro 17 lignes de tram 45 lignes de bus	6 149	
TMB Transports Metropolitans de Barcelona, Espagne	Total annuel, non compris le transport de loisir Rail 342,79 millions Bus 200,41 millions y compris le transport de loisir (câble car, bus de tourisme et Tramvia Blau) Rail 343,32 millions Bus 205,05 millions	Rail - 6 lignes de métro Bus - 1001 véhicules	Métro 2 728 Bus 3 360 Total 6 088	Métro 66,49 Bus 40,94 Total 107,43
Transport for London, UK		Rail - Métro londonien - Rail londonien (Tram) - Métro léger des Docklands (MLD) Bus	Métro londonien 13 727 Transport en surface 3 038 Rail londonien 49 Employés administratifs 1 047 Nombre total d'employés 17 861	Métro londonien 67,7 Bus londoniens 437 Tram 4,8 MLD 3,4 Total 512,9



Références et sources

Pour des informations plus complètes sur les signataires de la Charte, consultez leur site Web respectif. Pour de plus amples informations concernant les études de cas, consultez la banque de données électronique de l'UITP Mobi+. Les informations concernant les modalités d'accès à cette dernière figurent sur le site Web de l'UITP à l'adresse suivante : www.uitp.com.

1 Le Manifeste de Rome est accompagné de trois rapports – Le transport public à l'horizon 2020 – De la vision à l'action, résultat d'une enquête auprès des membres de l'UITP sur les défis et les solutions futurs du transport public, La Mobilité dans les villes, rapport de follow-up sur les dernières statistiques de Millennium Cities Database sur les indicateurs de mobilité durable de 80 villes, et le présent rapport 'Vers une meilleure qualité de vie' relatif à la Charte UITP du développement durable

2 Les objectifs du millénaire des Nations Unies peuvent être consultés sur le site Web de l'ONU

3 Ces valeurs sont analogues aux 7 objectifs publiés dans Mobility 2030, les résultats du projet de mobilité durable du World Business Council for Sustainable Development.

4 GEMI – Initiative globale de management environnemental - www.gemi.org

5 Interbrands

6 Source: Exposé de Price Waterhouse Coopers lors du séminaire développement durable de l'UITP, juin 2004 et interviews par téléphonique avec les analystes britanniques Generation

7 Nantes – www.communaute-urbaine-nantes.fr
VIVALDI – www.eltis.org

8 PM10 – particules de moins de 10 micromètres; sont considérées comme les polluants les plus nocifs pour la santé.

9 NOx, oxyde d'azote

10 Première Directive fille (1999/30/CE) relative à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant. Afin de préserver ou d'améliorer la qualité de l'air ambiant, la première directive fille sur la qualité de l'air définit des méthodes d'évaluation des concentrations, des valeurs limites et des seuils d'alerte pour les concentrations d'anhydride sulfureux, de dioxyde d'azote et d'oxyde d'azote, de particules et de plomb dans l'air ambiant.
http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31999L0030:EN:HTML

11 ATM, Azienda Trasporti Milanesi, Italy - http://www.atm-mu.it

12 BVG Berliner Verkehrsbetriebe, Berlin, Germany - http://www.bvg.de/

13 STIB/MIVB Société de Transports intercommunaux de Bruxelles, Belgique - http://www.stib.irisnet.be/

14 De plus amples informations concernant le signataire de la Charte GMPTE peuvent être obtenues auprès de Peter Black (peter.black@gmpte.gov.uk)

15 Canadian Urban Transit Association - CUTA ACTU – www.cutaactu.ca

16 'Vers une stratégie thématique pour l'environnement urbain', Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des régions COM (2004) 60 final.

17 L'UITP, l'UIC et l'UNIFE ont adressé un message de soutien au Climate Action Network à l'occasion de la manifestation qu'il avait organisé en marge du COP 10 (Conférence des Parties, UNFCCC). Le texte de ce message peut être téléchargé sur le site de l'UITP web site www.uitp.com or www.railway-mobility.com.

18 Conférence du CEPS sur le changement climatique, Bruxelles, avril 2005

19 La durée de vie des véhicules est fonction de leur lieu d'utilisation. Ainsi, en Australie, l'âge moyen des voitures est de 17 ans (gouvernement australien)

20 Rapport de la Banque mondial sur la prévention des traumatismes liés aux accidents de la circulation – www.worldbank.org

21 Organisation Mondiale de la Santé, Bureau régional pour l'Europe "Preventing road traffic injury: a public health perspective for Europe" (2004)

22 EUROSTAT – www. europa.eu.int/comm/eurostat/

23 WHO/UNECE PEP – www.who.int/en/ and www.unece.org/the-pep/

24 Jacobs G Aeron-Thomas A, Astrop A "Estimating global road fatalities" (2000). Crowthorne, Transport Research Laboratory (TRL report 445)

25 Quant au nombre de journées d'absence liées à ces accidents, il a été estimé à 200 millions par an pour la seule Union européenne.

26 www.susdev.org/transport (14/06/04) enquête publiée par IGC Ltd.

27 OMS/CEE-ONU PEP Les effets du transport sur la santé des populations en général et sur celle des enfants en particulier

28 Rapport de la Banque Mondiale sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation

29 EDF, ADEME & UTP - www.ademe.fr/; www.edf.fr/; www.utp.fr/

30 4.200 milliards de km sont parcourus annuellement en voiture en Europe, contre 890 milliards de passagers/km pour le transport public. Il faudrait 44 millions de voitures supplémentaires pour remplacer le transport public dans toute l'Europe. Arriva the case for modal shift www.arriva.org

31 Eurobarometre – source UITP EuroTeam

32 KMB Kowloon Motor Bus Company - www.kmb.com.hk/english.

33 Pacte global des Nations Unies - www.un.org

34 AIE Agence Internationale de l'Energie publication 'Saving Oil in a hurry' (2005) - www.iea.org/Textbase/work/2005/oil_demand/

35 Le site Web de CTP contient des informations plus détaillées www.ctpn.it

36 Cette station a remporté le concours du design de bâtiments écologiques de la ville de New York en 2004

37 MT: tonnes métriques américaines

38 LPG: Liquid Petroleum Gas

39 EDF Rapport annuel 2003 - www.edf.fr/

40 Source: Connex Activity Report 2003 – www.cgea-transport.com

41 WMATA Washington Metropolitan Area Transport Authority

42 TMB, Transports Metropolitans de Barcelona – www.tmb.net

43 La division Transportation d'Alcan S.A. est un signataire effectif de la charte de l'UITP. Un pas de plus, le rapport 2004 sur la durabilité d'Alcan, est disponible sur leur site Web www.alcan.com.

44 Le triple bilan est un concept comptable reposant sur des critères économiques, environnementaux et sociaux. Il a été utilisé pour la première fois par SustainAbility dans les années 90.

45 De plus amples précisions sont disponibles sur www.mtr.com.hk.

46 Global Reporting Initiative www.gri.org

47 Site Web de MTR – www.mtr.com.hk

48 ARRIVA Compétitivité de l'UE 'Arguments en faveur du transfert modal' – www.arriva.co.uk

49 APTA Association américaine du transport public – www.apta.com

50 ASSTRA et de plus amples informations sur les gestionnaires de mobilité sont disponibles dans Mobi + de l'UITP

51 SEMITAG – www.semitag.com

52 Si vous vous intéressez aux travaux de ce groupe, contactez le responsable du développement durable de l'UITP

53 EMAS (European Environment Management Audit System) est un système exigeant d'audit du management environnemental homologué par la Commission de l'UE

54 GLA Greater London Authority

55 MerseyTravel – www.merseytravel.gov.uk

56 Brisbane Transport – www.brisbane.qld.gov.au

57 Source: UITP EuroTeam

58 Social Data UITP Switching to public transport and Better Urban Mobility

59 Exposé de NYTC lors du premier Atelier de Formation et d'Encadrement de l'UITP, Bruxelles, 2004

60 Séminaire du développement durable de l'UITP, Hong-Kong, juin 2004

Notes :

UITP
rue Sainte-Marie 6
B-1080 Bruxelles
Belgique

Tél: + 32 2 673 61 00
Fax: + 32 2 660 10 72
info@uitp.com
www.uitp.com

Vers une meilleure qualité de vie fait partie du Manifeste de Rome et constitue un des trois rapports majeurs du 56ème Congrès mondial ; les deux autres étant *Le Transport public en 2020 – de la vision à l'action* et *Mobility in Cities Database*.